

17 (305) ROK VII 27 KWIETNIA 1952
Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR



Niech żyje Bolesław Bierut żołnierz i wódz klasy robotniczej i narodu polskiego!

DLA UCZCZENIA 60-LECIA URODZIN PREZYDENTA

OBCHODZIMY ósme z kolei w wolnej, ludowej Polsce Święto Pierwszego Maja. Co roku, jak Polska długa i szeroka, klasa robotnicza i masy pracujące naszej ojczyzny czczą Pierwszomajowe Święto potężnie wzmożonym tempem pracy.

Na wezwanie Pafawagu ruszyły do walki o coraz szybszy wzrost siły, zamożności i kultury naszego kraju setki tysięcy robotników z kopalń, hut, fabryk i budów, ogromne masy chłopów — indywidualnych i członków spółdzielni produkcyjnych, pracowników PGR, POM, rzesze inteligencji i młodzieży.

Cały kraj ogarnęła potężna fala współzawodnictwa dla uczczenia 60-lecia urodzin Bolesława Bieruta, sternika naszego państwa, Przewodniczącego Komisji Konstytucyjnej i autora podstawowych założeń i artykułów Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W szeregach tych znaleźli się także ludzie naszego ludowego lotnictwa, do zobowiązań górników, hutników chłopów — i oni również dołączyli swoje zobowiązania, mając na celu szybsze i sprawniejsze wykonanie zadań 3-go roku lotniczej sześciolatki.

Pracując wydajnie dla lotnictwa, dbając o jego coraz piękniejszy rozwój, wykonując coraz sprawniej nasze czynności — wzmagamy obronność naszej ojczyzny, a zarazem dajemy ogromny wkład w toczącą się walkę o pokój.

Tegoroczne Święto 1 Maja obchodzimy z radością, w poczuciu ogromnej dumy z tego co w Polsce już zostało zrobione. Kraj nasz, wolny od kapitalistów i obszarników, wolny i niezależny od niszczących organizm państwowy wpływów imperialistycznych, jest widownią wspaniałych przemian. Lud, wiekami gnębiony i ciemiężony, odsuwany od wpływów na losy państwa — zwyciężył. Zwyciężył i dokonuje takich czynów, takich prac, które zaćmiewają swym ogromem wszystko co do tej pory zostało w Polsce uczynione. Dziś lud polski, wolny i radosny, wznosi wspaniałe, potężne budowle sześciolatki.

Trudno jest wyrazić rewolucyjny patos, potęgę i ogrom patriotycznych czynów ludu polskiego, który pod przewodem swej klasy robotniczej buduje Polskę szczęścia, dobrobytu i zamożności. Miarą tych ogromnych zmian, jakie na naszych oczach dokonują się w miastach i wsiach Polski Ludowej jest nie tylko uczucie wzrastającej wciąż dumy z tego co oglądamy własnymi oczami: dumy z podźwigniętej z gruzu i jaśniejącej dziś wspaniale MDM-em, Muranowem, Młynowem i Mirowem bohaterskiej Warszawy — miasta nigdy niepokonanego, kolebki najlepszych tradycji ruchu robotniczego, miarą tą są nie tylko rozpierające serce radością wieści o budujących się fabrykach-gigantach, kombinatach żelaza i stali, o tysiącach traktorów wyjeżdżających na pola, aby zdobywać ósmą wiosnę w niepodległej ojczyźnie.

Otóż, Koledzy, miarą tego co się dzieje dziś w Polsce Ludowej, są głosy zwyrodniałych amerykańskich siewców dżumy, cholery i tyfusu — kontynuatorów wojny bakteriologicznej w Korei, imperialistów usiłujących zdusić wolnościowe porywy ludów Francji, Włoch, Hiszpanii, Grecji, pieniące się i zachłystujące wściekłością głosy amerykańskich, angielskich i francuskich ciemiężycieli ludów Vietnamu i Malajów, morderców Belojannisa.

Bądźcie uważni, Koledzy, notujcie w pamięci, nie zapominajcie nigdy czynów zbrodniarzy, którzy by również naszą ojczyznę pragnęli utopić w morzu krwi — jak bohaterską Koreę, gdyby mogli, którzy by jeszcze dziś chcieli zniszczyć dzieło naszej ciężkiej pracy w Polsce Ludowej. Wiedzcie zarazem, że im głosy te stają się wścieklejsze, im głośniej i nieprzytomniej ujadają na wszystkie zmiany jakie w Polsce zachodzą, tym większe staje się nasze zwycięstwo, tym bardziej rośniemy w siłę, tym groźniejszy dla wojny jest nasz światowy obóz pokoju ze Związkiem Radzieckim na czele.

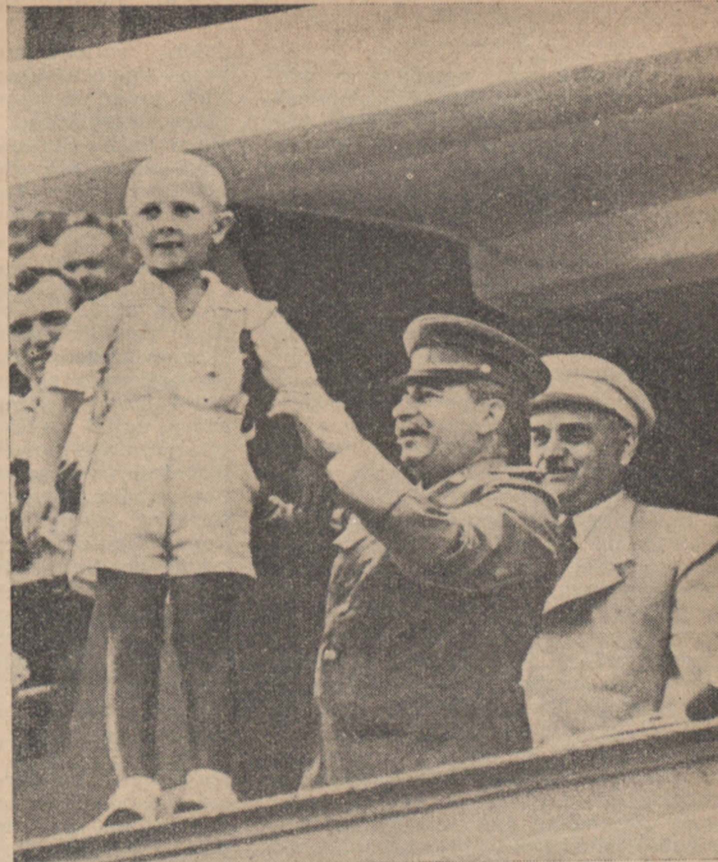
W dniu 1 Maja demonstrujemy supermanom-imperialistom, wrzaskliwym trumanom i achesonom i całej bandzie wojennych podżegaczy wszelkiego kalibru — swój spokój. Oparty na niewzruszonej pewności ostatecznego zwycięstwa w walce o utrzymanie pokoju na świecie, na wierze w potężne siły narodów pragnących pokoju i w razie potrzeby umiejących go bronić, oparty na wierze w geniusz Stalina — chorążego pokoju.

Z dumą, radością i twardą, robociarską pewnością maszerujemy w defiladzie 1-majowej. Ku nowym zwycięstwom, do socjalizmu, do szczęścia.

Niech żyje 1 Maja!

J. Z.

Niech żyje Józef Stalin *chorąży światowego obozu pokoju, wielki przyjaciel młodzieży!*



BOLESŁAWA BIERUTA I ŚWIĘTA PIERWSZEGO MAJA

Cały naród polski, zjednoczony w narodowym froncie walki o pokój i Plan Sześcioletni, budujący z wielkim zapałem i ofiarnością ustrój socjalistyczny w naszym kraju, powitał 60 rocznicę urodzin towarzysza Bolesława Bieruta i międzynarodowe święto pracy — 1 Maja masowymi zobowiązaniami produkcyjnymi. Załogi poszczególnych zakładów produkcyjnych, przedterminowo realizując podjęte zobowiązania, przyspieszają nasz marsz do socjalizmu, walcząc zwycięsko o wykonanie Planu Sześcioletniego — wzmacniają siłę obronną Polski Ludowej i światowego obozu pokoju, który pod kierownictwem Związku Radzieckiego i osobiście towarzysza Józefa Stalina krzyżuje niecne plany anglo-amerykańskich podżegaczy wojennych.

Pafawag, inicjator czynu produkcyjnego na cześć Bolesława Bieruta i Święta Pracy, zameldował już o przedterminowym wykonaniu pierwszych zobowiązań — 21 wagonów opuściło fabrykę. Dzielni Pafawagowcy wykonają na pewno także dalsze zobowiązania przed terminem i z poważną nadwyżką. Zmobilizowali oni swą wytężoną pracą polskie masy pracujące do zwielokrotnienia wysiłku. Z fabryk, kopalń i hut, z PGR-ów i spółdzielni produkcyjnych codziennie płyną potężną falą meldunki o pomyślnym przebiegu realizacji zobowiązań, które przynoszą państwu miliony złotych oszczędności i są gwarancją zwycięskiego wykonania trzeciego roku Planu Sześcioletniego.

Do czynu produkcyjnego włączyli się również masowo ludzie naszego lotnictwa sportowego. W odpowiedzi na apel pilotów Ostrowskiego ALL, którzy jako pierwsi na terenie lotnictwa podchwycili wezwanie pafawagowców, z całego kraju napływają w dalszym ciągu meldunki o podejmowaniu i realizacji zobowiązań. Oto niektóre z nich.

O przedterminowym wykonaniu zobowiązań zameldowali pracownicy SOT w Białymstoku: **Osiewalski, Choryło i Butkiewicz.** Doprowadzili oni kabel wysokiego napięcia do lotniska, co przyniosło **7 200 zł oszczędności.** Ci sami towarzysze podjęli również nowe zobowiązanie — zbudują sposobem gospodarczym szopę na materiały budowlane, **oszczędzając** w ten sposób sumę **1 500 zł.**

Członkowie modelarni Oddziału LL w Nowej Hucie zobowiązali się wykonać pomoce naukowe dla kursów spadochronowych, które znacznie ułatwią pracę instruktora podczas wykładów i przyczynią się do lepszego opanowania tematu przez słuchaczy.

Pracownicy sekcji modelarskiej ZOLL — Kraków do dnia 1 maja br. opracują projekt wyposażenia okręgowych ośrodków modelarskich.

Członkowie modelarni Oddziału LL Nr 617 w Olkuszu zorganizują na terenie miasta dwie wystawy modelarskie, które przyczynią się do popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa.

Kadra CWSpad zobowiązała się do dnia 1 września br. zdobyć odznaki SPO i przez intensywne szkolenie umożliwić zdobycie tych odznak uczestnikom kursu instruktorów spadochronowych.

Członkowie LL Okręgu Kieleckiego i Aeroklubu Kieleckiego podjęli zobowiązania oszczędnościowe na ogólną sumę 10 700 zł, a jednocześnie zameldowali o wykonaniu części długofalowych zobowiązań na sumę 5 617 zł.

Pracownicy Zarządu Okręgu LL w Zielonej Górze zobowiązali się m. in. o 5 dni szybciej zakończyć wybory w Zarządach Oddziałów Powiatowych w Żaganiu, Żarach i Kożuchowie, przeprowadzić kontrolę finansową Oddziałów, wykonać bilans roczny do 30 kwietnia br., usunąć we własnym zakresie z modelarni Okręgu około 1,5 tony bezużytecznych nakrywek, co pozwoli na przyspieszenie remontu modelarni i przyniesie oszczędności na transporcie i ładunku. Pracownicy Okręgu i Zarządu Oddziału Powiatowego w Zielonej Górze podjęli również liczne zobowiązania indywidualne, a m. in. założenie Kół LL na terenie gminy Świdnica oraz kółek modelarskich w Szkołach podstawowych w Zielonej Górze.

Pracownicy Zarządu Okręgu LL w Łodzi podjęli zobowiązania, których wartość wyniesie 6 330 zł. Ośmiu pracowników Zarządu wykonało już przedterminowo swe zobowiązania. Ponadto pracownicy Aeroklubu Łódzkiego podjęli dodatkowe zobowiązania na sumę ogólną 1 450 zł.

Tysiące zobowiązań, które płyną ze wszystkich zakątków naszego kraju od ludzi zrzeszonych w Lidze Lotniczej, są świadectwem wytężenia wszystkich ich sił do walki o wykonanie zadań trzeciego roku lotniczej sześciolatki, o szybszy rozwój naszego ludowego lotnictwa, służącego ludziom pracy i sprawie pokoju.

J. S.

POZNAŃ NA KURSIE 1 MAJA

— Ooop! Ooop!

Uderzenia kafara wpadają w wiosenny rozgwar kwietniowego popołudnia jak wybuchy dalekich bomb. Trochę to niefortunne porównanie, ale podobieństwo jest łudzące — pomyśleć, że akurat siedem lat temu rwały się nad tym parkiem pociski i padały bomby! Park Stalina, jeden z najpiękniejszych zakątków starego Poznania, wypełnia się od paru tygodni znaną chyba wszystkim w naszym kraju melodią budowy: skrzypieniem windy, jękiem kafarów, okrzykami robotników. Ale na tej budowie słychać jeszcze inne akordy: to chlupot grząskiego i lepkiego błota, wypełniającego kwadratowy wykop na polance. W tym wykopie jeszcze przed pierwszym maja stanie (na pewno stanie! to zobowiązanie załogi) żelbetowy fundament, wsparty na 24 palach, wpuszczonych na głębokości 10 metrów — fundament pod najwyższą w Polsce wieżę spadochronową! Tak, bo społeczeństwo Poznania postanowiło taką wieżę zbudować, buduje ją i pomimo nieprzewidzianych trudności — zbuduje na pewno na 22 lipca. Ostatecznie nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, wież bowiem wznosi się w Polsce dość dużo, gdyby nie fakt, **jak** poznaniacy realizują swój plan. Krótko mówiąc, wieża poznańska jest niezwykła. Dlaczego? Posłuchajcie.

Projekt wieży (30 rysunków + 100 stron obliczeń = 1.500 roboczogodzin!) wykonali **bezpłatnie:** inż. **Cz. Sokołowski** i technik **Nowacki**, członkowie Koła LL przy Poznańskim Biurze Projektów Budownictwa Przemysłowego. Dzięki zrozumieniu dyr. **Piechockiego** z Centrali Handlowej Żelaza i Stali udało się Okręgowi LL uzyskać materiał do budowy wieży, a jednocześnie przytransportowano starą, wzniesioną jeszcze podczas okupacji wieżę sygnalizacyjną, również **bezpłatnie.** Wykonanie poszczególnych części konstrukcji wzięli na siebie, także **bezpłatnie,** robotnicy Poznania: **w Zakładach im. Stalina** (przoduje tam członek LL tow. **Cegiełka**), w **Bazie Sprzętu Mechanicznego Pozn. Przem. Zjedn. Bud.** (gdzie pracują nad nimi ofiarny majster tow. **Piotr** i robotnicy **Fąferek, Delenc, Patelski**) i w wielu innych zakładach produkcyjnych. Znakomity uczony prof. **Ballenstadt** oraz inżynierowie **Silski** i **Stanisławski** dokonali **bezpłatnie** naukowej ekspertyzy gruntu pod wieżę. W ten sposób dzięki entuzjazmowi i zrozumieniu przez społeczeństwo poznańskie wielkich zadań stojących przed naszą lotniczą organizacją, wieża spadochronowa w Parku Stalina stanie niemal w całości bezpłatnie. Jak ogromną oszczędność przyniesie to państwu, ile nowych pilotów i skoczków będzie można wyszkolić za tę sumę — o tym chyba mówić nie trzeba.

W jaki sposób udało się tak niesłychanie obniżyć koszt budowy wieży? Tkwi tu niewątpliwie poważna zasługa Poznańskiego OLL, który umiał trafić do bojowego aktywu robotniczego, do miłośników i sympatyków lotnictwa, który umiał wreszcie rozbudzić wokół wieży zainteresowanie, rozgłos i zapał. Robotnicy wykonywali pracę w godzinach nadliczbowych, przeważnie z materiałów zaoszczędzonych na wielkich konstrukcjach; dyr. **Zwoliński** z ZBM-3 oddał np. bezpłatnie do użytku załogi wieży niezbędny sprzęt budowlany, a lista osób i instytucji, które umożliwiły bezpłatny transport konstrukcji i materiałów — jest wprost niewiarygodnie długa.

Oparta na tak szerokim kolektywie robota musi być zwycięska zawsze i wszędzie, musi pokonać wszystkie trudności. Trudności takie wyłoniły się niespodziewanie po wbiciu pierwszych łopat w teren przyszłego wykopu. Grunt okazał się grząski i podmokły, z wodą podskórną i uskokami. Inżynierowie postanowili zastosować żelbetowe pale Wolholza. Wtedy okazało się, że w podłożu są także kamienie i pali trzeba dać więcej. Znowu przeliczenia. A i warunki pracy robotników, wśród których przodują brygadier **Dajerling** i młody zetempowiec — **Pawelec**, są naprawdę bardzo ciężkie: rozmiękły od roztopów wiosennych grunt, chlupiące i lepkie błoto... Zapał chwilami słabł i wtedy nadchodziła pomoc z ZOLL — przeprowadzano masówkę, wyjaśniano, tłumaczono i robota szła dalej, coraz dalej. Wieczorem zaś cały Poznań słucha nadawanego z Ośrodka Propagandowego komunikatu z frontu walki o wieżę: „Przy budowie wieży zakończono dziś następujące prace...".

Piękne i porywające jest Wasze przedsięwzięcie, towarzysze poznaniacy! Urzekający jest Wasz zapał i poczucie gospodarskiej współdziałalności, bezinteresowność i rzetelna, porządna troska o to, aby praca wypadła lepiej, taniej, wydajniej, szybciej. Mogą i powinny uczyć się u Was inne Okręgi LL — jak korzystać w pracy ligowej z patriotycznego zapału klasy robotniczej, jak łamać trudności, jak pracować z ludźmi.

Towarzysz Rene Kamoś jest instruktorem szybowcowym. Ma lat 24, śniadą jak Cygan cerę, śnieżnobiałe zęby i śmiejące się oczy. Spytacie, skąd do niego takie niespotykane imię? Och, to proste: Renè urodził się we Francji, gdzie ojciec jego wyemigrował w poszukiwaniu pracy. Renè wrócił do kraju, został instruktorem i dziś szkoli młodych pilotów. Ale zaraz, cóż to porabia Renè na tym wielkim i gładkim jak stół placu, co robią jego koledzy-instruktorzy? Kopią coś z zapałem i nie widzą nas nawet. Podejdźmy bliżej.

— Dawno tu tak pracujecie, towarzysze?

— Aha. Dawno — odpowiada któryś bez krzty zdziwienia.

— A długo jeszcze...

— ...aż skończymy budować — przerywają.

Tu konieczne jest słowo wyjaśnienia. Otóż szkoła szybowcowa okręgu poznańskiego została przeniesiona do do innej miejscowości, gdzie teren przystosowany jest bardziej do wymogów współczesnego szkolenia. Łatwo to powiedzieć „przeniesiona", ale czy wyobrażacie sobie, ile to jest pracy z taką przeprowadzką? Co więcej, w ramach czynu pierwszomajowego postanowiono uruchomić szkołę całkowicie na dzień 1 maja, to znaczy w ciągu 23 dni od dnia przeprowadzki, co jeżeli się zważy, że na miejscu przyszłej szkoły nie było dosłownie nic — jest terminem nieprawdopodobnie krótkim. Wstyd się przyznać, ale nawet reporter Waszego pisma, który patrzył na lotnisko o godzinie 9, mocno powątpiewał w duchu, czy termin jest realny. Kiedy jednak zobaczył je o godzinie 13, wątpliwości znikły. Jeżeli w ciągu pięciu godzin potrafią urosnąć fundamenty pod wszystkie zabudowania lotniska, nie można wątpić, że nawet klomby z kwiatkami potrafią te zuchy zrobić na 1 maja — dla uczczenia urodzin Prezydenta.

Czymże szkoła szybowcowa okręgu poznańskiego różni się od innych? Między innymi i tym, że w roku ubiegłym zdobyła pierwsze miejsce w kraju pod względem wyników wyszkolenia. Ale dziś najbardziej charakterystyczną cechą nowej szkoły jest fakt, że wznosi ją społeczeństwo jej „rodzinnego" miasta. Wznosi ją dosłownie — własnymi rękami, własną pracą. Budują ją również instruktorzy szkoły, pracownicy administracyjni, nawet traktorzyści z pobliskiego PGR. I szkoła rośnie w oczach. Bo i tu spotykamy się z tym samym zjawiskiem, co i w Poznaniu: z masowym, szczerym i ofiarnym zapałem i entuzjazmem. A to gwarantuje nie tylko tyle, że praca zostanie wykonana szybko, ale i to, że zostanie wykonana tanio. Ciągle zdarzają się u nas ludzie, którzy nie doceniają znaczenia oszczędności, żarliwej troski o każdy wydany grosz społeczny, gospodarskiego kłopotania się „aby było lepiej i taniej". Pod tym względem Poznań może stanowić wzór.

Koszt budowy nowej szkoły jest kilkanaście razy mniejszy, niż przewidy-



„...z nowego, wspaniałego lotniska wystartują pierwsze szybowce..."

Foto: LL — Koszewski (2)

LOTNICY RZESZOWSKIEGO OLL POZDRAWIAJĄ LENINGRADZKĄ ORGANIZACJĘ DOSAAF

W związku ze świętem 1 Maja, pracownicy i piloci Rzeszowskiego Okręgu Ligi Lotniczej postanowili nawiązać łączność z członkami leningradzkiej organizacji DOSAAF. Przesłali oni do Leningradu list, w którym czytamy:

Z okazji nadchodzącego święta klasy robotniczej 1 Maja, pracownicy etatowi, piloci silnikowi, szybowcowi, spadochroniarze Okręgu Ligi Lotniczej w Rzeszowie przesyłają serdeczne pozdrowienia oraz wyrazy wdzięczności dla bratniej organizacji DOSAAF, która wychowuje w swych szeregach setki i tysiące godnych naśladowców takich bohaterów, jak: Kożedub, Pokryszkin, Gastello, Maresjew, na których my, piloci Polski Ludowej, możemy się dzisiaj wzorować. Dzięki bohaterskiej Armii Czerwonej, dzięki braterskiej pomocy i przyjaźni narodów Związku Radzieckiego uzyskaliśmy wolność i możliwość budowy nowego, szczęśliwego życia w naszym kraju. Uzyskaliśmy możliwość stworzenia naszej masowej organizacji lotniczej — Ligi Lotniczej. Naród polski nigdy nie zapomni oddanej nam przez Was pomocy, szczególnie nie zapomnimy jej my, ludzie lotnictwa. Dzięki Wam bowiem powstało nasze ludowe lotnictwo, dzięki Waszym instruktorom i Waszemu doskonałemu sprzętowi mogli nasi piloci walczyć i zwyciężać u boku stalinowskich sokołów.

W okresie powojennym mogliśmy z miejsca przystąpić do budowy lotnictwa socjalistycznego, opierając się na Waszej pomocy i bogatych doświadczeniach.

Zasyłając Wam gorące pozdrowienia, życzymy Wam, Towarzysze, jeszcze wspanialszych wyników na odcinku sportu lotniczego i budowy komunizmu w Waszym kraju.

List pracowników i pilotów Rzeszowskiego OLL przyczynia się do zacieśnienia więzów przyjaźni między polskimi i radzieckimi lotnikami. Przykład Rzeszowa może i powinien posłużyć za wzór innym okręgom i aeroklubom.

wały to kosztorysy. Jako bazę przyjęto pracę społeczną. I tak: kierownik budowy inż. **Bronisław Cioch** (który kieruje poza tym budową wieży w Poznaniu) honorowo poświęcił nowemu lotnisku swój urlop wypoczynkowy; dzięki serdecznej opiece i pomocy ze strony II sekretarza KP PZPR tow. **Żybury** i przewodniczącego PRN — tow. **Walczaka**, potrafiono zmobilizować do ochotniczej pracy na terenie szkoły kilkaset dziewcząt i chłopców, tow. **Urbanowski**, instruktor w PRN, troszczy się o transport ludzi i materiałów budowlanych, interesując się szkołą niemalże jak własnym dzieckiem. Niestety, jeszcze zbyt mało serca wykazuje w tej ogromnej akcji **ZP ZMP** i **Powiatowa Komenda SP**, a szkoda, bo ochotników jest bardzo dużo. Towarzysze, weźcie sobie choćby za wzór tow. **Szczekałę**, dyrektora z Pow. Przeds. Budowlanego, niezwiązanego właściwie z lotnictwem, a jednak bardzo owocnie mu pomagającego, weźcie sobie za wzór robotników i wszystkich ludzi pracy Waszego miasta. Nie można zadowolić się jednorazowym wybuchem entuzjazmu młodzieży, trzeba umieć organizować go i kierować nim. Lepiej mieć co dzień 100 ludzi na budowie, niż jednego dnia 400, a już po trzech dniach — 15.

Zobowiązanie pierwszomajowe załogi budującej nową szkołę, choć ciężkie i wymagające bardzo intensywnej pracy — będzie wykonane. Gwarantuje to wielka ofiarność społeczeństwa i pomoc organizacji partyjnej, gospodarska troska komendanta szkoły tow. **Rychtera** i całego jej personelu, pomoc ZOLL, wyrażające się nie w „urzędoleniu" zza biurka i wymaganiu raportów, ale w realnych i konkretnych formach i osobistym interesowaniu się wiceprezesa ZO postępami pracy.

Drugiego maja z nowego, wspaniałego lotniska wystartują pierwsze szybowce. Nie dolecą one do Warszawy, nie wylądują na dziedzińcu Belwederu. Ale dolecą tam myśli i uczucia tych wszystkich, którzy budują nową szkołę szybowcową.

*

A jak przebiega realizacja zobowiązań pierwszomajowym w najlepszym w roku ubiegłym aeroklubie kraju — w **Ostrowskim ALL?** Pytanie jest niepokojące: a nuż ostrowiacy spoczęli na laurach, a nuż osłabł w nich bojowy duch?

Pierwsze wrażenie, jakie przypadkowo odnieść można w aeroklubie, nie jest bardzo budujące. Jest nim mianowicie gazetka ścienna — nudna, rzadko zmieniana i nieciekawa. Ostrowiacy ulegli niestety dość powszechnemu w naszych klubach mniemaniu, że gazetka musi posiadać wspaniałą oprawę graficzną, arcydowcipne karykatury, przepyszne szlaczki, ornamenciki i licho wie jeszcze co. Pewno, są to rzeczy potrzebne, ale najważniejsza jest w gazetce jej treść, jej bojowe, od serca pisane, ostre i krótkie artykuły. Gazetka musi żyć życiem klubu, nie zaś być kopią prasy codziennej.

No, ale nie „roztkliwiajmy się" nad gazetką, bo chłopcy z Ostrowskiego ALL na pewno ją poprawią, a są w aeroklubie rzeczy ciekawsze i lepsze. Najważniejsze zobowiązanie zespołowe, dzięki któremu zaoszczędzono 5.000 złotych, mianowicie wyremontowanie we własnym zakresie ciągnika klubowego — jest już wykonane **na 22 dni przed terminem.** Brawo ostrowiacy! „Roboty było sporo" — mówi kierownik klubu, tow. **Kwaśniewski** — „ale zapał był... no, zresztą wiecie, jak to nasi chłopcy...".

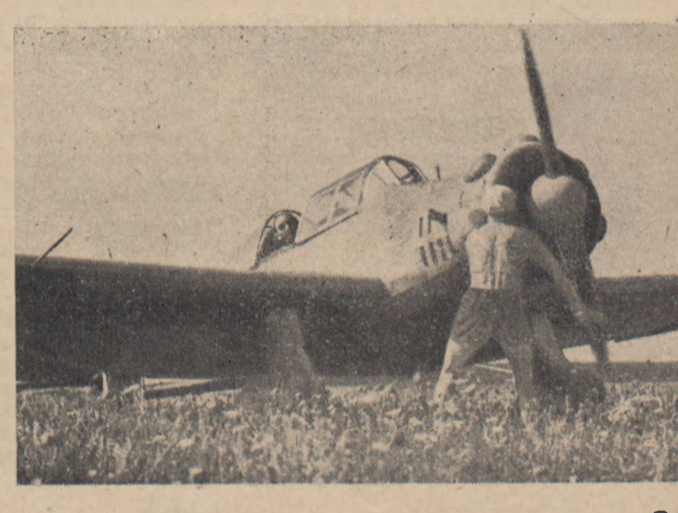
Inne zobowiązania są już w końcowym stadium realizacji. Postanowiono wyszkolić pewną liczbę nowych członków aeroklubu do 2 stopnia pilotażu szybowcowego. Wśród szkolących się — wyróżnić trzeba tow. tow. **Muszczyńskiego, Misieka** i **Musieka.** Niedługo rozpocznie się szkolenie skoczków spadochronowych w aeroklubie. A sezon letni powitają ostrowiacy twardą, upartą wolą zwycięstwa w walce o utrzymanie tytułu najlepszego aeroklubu Polski Ludowej.

*

Długo jeszcze można by wędrować po ośrodkach lotniczych Poznańskiego Okręgu LL, opisywać przygotowania do rocznicy urodzin Prezydenta i 1 Maja, śledzić entuzjazm i głęboką miłość, z jaką lotnicy poznańscy realizują swoje zobowiązania. Szczupłe ramy reportażu niestety na to nie pozwalają. Trzeba więc zakończyć. Jak? Chyba tylko takim stwierdzeniem:

To jest dobra robota, towarzysze!

WIESŁAW GÓRNICKI



W codziennej pracy, w czasie lotów i zajęć na starcie piloci Ligi Lotniczej podwyższają nieustannie swe lotnicze kwalifikacje.

KONKURS SPRAWNOŚCI PILOTAŻOWEJ I PRÓBA AKROBACJI



Podajemy dzisiaj kilka interesujących szczegółów, dotyczących Konkursu Sprawności Pilotażowej, który rozegrany zostanie zarówno na zawodach krajowych, jak i międzynarodowych poza konkursami klasycznymi.

Ogólne założenia konkursu znane są Czytelnikom już z poprzednich publikacji na temat zawodów, ciekawie jednak przedstawiają się postanowienia szczegółowe tej konkurencji.

W próbie I zawodnik będzie musiał w jednym nieprzerwanym locie zrzucić meldunek do celu, a następnie wylądować na punkt. Atrakcyjność tej próby, w której punktowaniu podlega i celność zrzutu i dokładność lądowania, polega na tym, że miejsca zrzutu i lądowania będą określone w znacznej odległości od siebie (przypuszczalnie na przeciwległych krańcach lotniska). Poprawne wykonanie zadania będzie więc wymagało bardzo starannego gospodarowania wysokością, gdyż o ile dla uzyskania maksymalnej celności zrzutu korzystnie jest zejść jak najniżej, o tyle przelecenie ponad miejsce lądowania, a następnie prawidłowe wymanewrowanie do lądowania uzależnione jest od posiadania dość znacznej rezerwy wysokości.

Niemniej interesująco zapowiada się próba akrobacji. W próbie tej, która rozgrywana będzie na szybowcach akrobacyjnych, zawodnik po wyholowaniu na wysokość 1 200 m ma wykonać nad lotniskiem następującą wiązankę, obowiązującą zarówno co do treści, jak i kolejności poszczególnych figur: wywrót w prawo; zawrót w lewo; dwie zwitki korkociągu przekładanego z rozpoczęciem w prawo; pętla normalna; zawrót w prawo; pętla odwrócona w dół; wywrót w lewo i wprowadzenie półbeczką do lotu odwróconego; ósemka pozioma w locie odwróconym; beczka sterowana z lotu odwróconego i wyprowadzenie półpętlą w dół do lotu normalnego; półbeczki i odwrócona pętla w górę; półbeczki i dwa przewroty.

Jak więc widać — znaczną część tych urozmaiconych ewolucji pilot wykonywał będzie głową w dół. Na całą wiązankę ma do dyspozycji 1 000 m wysokości i jeżeli potrafi tak zwięźle i harmonijnie połączyć wszystkie figury, że zaoszczędzi sobie odpowiednią rezerwę wysokości, to będzie mógł zużytkować ją na dodatkowe ewolucje, już według własnego układu. Wpłynie to oczywiście dodatnio na punktową ocenę całej próby, z tym jednak, że wszelką akrobację zawodnik musi ukończyć powyżej 200 m nad lotniskiem. Wykonywanie jakichkolwiek ewolucji wyższego pilotażu poniżej ustalonej granicy 200 m powodować będzie dyskwalifikację zawodnika w tej próbie.

Na tle konkursu sprawności pilotażowej zawodów krajowych i międzynarodowych budzą zainteresowanie wyniki Regionalnych Zawodów Szybowcowych w Katowicach, których program obejmuje również I próbę konkursu, czyli zrzut meldunku i lądowanie na punkt. W momencie, gdy niniejszy numer dotrze do naszych Czytelników, zawody te powinny dobiegać już końca (20 — 27.IV.). Powiedzieliśmy: powinny — bo wyjątkowo kapryśna w tym roku pogoda kwietnia jest pełna niespodzianek i może zrobić organizatorom tych zawodów... właśnie zawód.

Z LOTU PTAKA

POKAZY MODELARSKIE W DOBRODZIENIU

Staraniem Oddziału LL DOKP i ZOLL w Katowicach, odbyły się w Dobrodzieniu pokazy modelarskie o charakterze propagandowym. Pokazy te zorganizowano przy współudziale modelarzy PKP z Tarnowskich Gór, którzy pomimo okresu zimowego osiągnęli dobre wyniki.

Lot inauguracyjny wykonał model silnikowy konstrukcji kol. Edwarda Goja, wznosząc się na wysokość 3 m i przebywając w powietrzu około 3 minut. Ten sam model w innym locie uniósł się na wysokość 600 m, wzbudzając podziw licznie zebranej młodzieży. W lotach modeli szybowców na wyróżnienie zasługuje model kol. Józefa Skupina, który osiągnął wysokość 400 m.

Młodsi modelarze nie pozostawali w tyle. Dorównując uzyskanymi wynikami starszym i bardziej zaawansowanym kolegom, wywołali zachwyt licznie zebranej publiczności i zdobyli sobie serca młodzieży z Państwowego Domu Dziecka w Dobrodzieniu. Na zakończenie pokazów modelarze ofiarowali 2 modele latające dla młodzieży z Domu Dziecka, gdzie powstała nowa modelarnia LL.

DZIĘKI UMIEJĘTNEJ PROPAGANDZIE

W miesiącu wrześniu ub. roku modelarze powiatowej modelarni LL Nr 332 i Nr 333 w Rybniku przeprowadzili pokazy modelarskie w Żorach pow. Rybnik, mające na celu spopularyzowanie tej dziedziny sportu na terenie miasta. Wprawdzie w Żorach istnieje koło LL, jednakże działalność Zarządu tego koła była tak znikoma, że mieszkańcy Żor nie tylko nie wiedzieli nic o istnieniu placówki LL, ale nawet nie byli zorientowani co to jest LL.

Dopiero przeprowadzone pokazy modelarskie zainicjowane przez Prezesa Koła LL w Żorach kol. Synoradzkiego zapoznały licznie zgromadzoną publiczność (około 500 osób) ze znaczeniem modelarstwa lotniczego i wzbudziły zainteresowanie młodzieży Ligą Lotniczą i jej działalnością.

W wyniku tej akcji propagandowej powstała nowa modelarnia LL skupiająca 32 członków. Młodzież prowadzi dwa razy w tygodniu zajęcia praktyczne i przechodzi szkolenie teoretyczne I stopnia.

Równolegle z działalnością modelarni LL uaktywniono pracę koła LL w Żorach, gdzie przeprowadza się Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

ZLOT KONSTRUKTORÓW MAŁEGO LOTNICTWA

W Kursku odbył się pierwszy miejski zlot konstruktorów modeli lotniczych. Uczestnicy zlotu, młodzi modelarze z zainteresowaniem wysłuchali odczytu kierownika miejscowego aeroklubu, Bohatera Związku Radzieckiego Denisowa, o bohaterskich czynach sokołów stalinowskich w okresie Wielkiej Wojny Narodowej.

Wyróżniającym się konstruktorom modeli lotniczych: Anatolemu Łariuszczenkowowi, Wiktorowi Tołmaczewowi, Włodzimierzowi Szuklinowi, Walentynowi Szumakowowi i innym wręczono dyplomy Miejskiego Komitetu Organizacyjnego DOSAAF.

St. M.

ZLOT ZASTĘPCÓW KIEROWNIKÓW AEROKLUBÓW DO SPRAW POLITYCZNYCH

Ostatnio odbył się w Moskwie zlot zastępców kierowników aeroklubów do spraw politycznych. Uczestnicy zlotu wysłuchali i przedyskutowali referat zastępczy przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego DOSAAF, generała gwardii Bohatera Związku Radzieckiego Kamanina „O ogólnych wynikach pracy w aeroklubach i organizacjach szkoleniowych w ciągu roku 1951 i o zadaniach Stowarzyszenia w roku bieżącym" oraz kilku innych referatów, z których wynika, że w roku ubiegłym większość aeroklubów udoskonaliła jeszcze bardziej swą pracę wychowawczą z kadrą.

Na zlocie uchwalono między innymi, iż każdy pracownik aeroklubu obowiązany jest nie tylko wykonywać swe bezpośrednie obowiązki służbowe, lecz również kierować pracą jakiejś grupy w podstawowej organizacji DOSAAF, wygłaszając w niej referaty i prelekcje.

Podczas zlotu wygłoszono poza tym cykl odczytów z dziedziny pracy polityczno - wychowawczej, opartych na dotychczasowych doświadczeniach.

St. M.

W aeroklubach Ligi Lotniczej rozpoczęły się wiosenne loty.
Foto: LL



LIGA LOTNICZA W NOWEJ HUCIE MELDUJE O WYNIKACH ROCZNEJ PRACY



W SPRAWIE OKIEN WYSTAWOWYCH W OŚRODKACH LL

Obywatelu Redaktorze!

Znowu zamieniłem moje mieszkanie na pośpieszne pociągi. Znowu podróżuję i zgodnie z daną Ci obietnicą kreślę terminowo kilka słów.

Wracając z Karpacza znalazłem się w późnych godzinach w Katowicach, no i oczywiście zajrzałem z wrodzonej ciekawości do — no, do ośrodka propagandowego LL. Czy pamiętasz Redaktorze ten ośrodek z ubiegłego roku? Otóż mogę Cię zapewnić, że przynajmniej na wystawie — nic się nie zmieniło. Stare numery naszego kochanego SiM-u, zakurzone i brudne. Kilka bezładnie pozawieszanych modeli i dużo kurzu na nich. Nie wszystkie zresztą modele są całe, bo mimo zmroku dojrzałem dziurawe skrzydła. Ze smutkiem więc donoszę o tym ośrodku, bo znam takie staropolskie przysłowie: jaki pan — taki kram!

Może po przeczytaniu tych gorzkich słów znajdzie się wśród katowickich modelarzy jakiś artysta-plastyk i zrobi porządek z oknem wystawowym w Ośrodku propagandy LL. Lotnictwa nie można kompromitować.

Na marginesie mogę również zaznaczyć, że i w Warszawie okno wystawowe ośrodka nie jest zbyt artystycznie opracowane. Można by o wiele ładniej, o wiele ciekawiej wszystko urządzić. Może ktoś wpadnie na pomysł i poprosi fachowca, a wówczas wystawy ligowych ośrodków będą naprawdę i propagandą lotnictwa i propagandą dobrego smaku.

Rozpisałem się może zbyt dużo o ośrodkach, ale wydaje mi się, że sprawa godna jest omówienia właśnie na stronicy SiM-u, tego SiM-u, który zawsze jakoś późno dociera do wspomnianych ośrodków.

A przecież wiadomo wszem i wobec, że od pewnego czasu SiM ukazuje się regularnie co tydzień w niedzielę i wystarczy po prostu zaprenumerować odpowiednią ilość egzemplarzy w „Ruchu" aby co tydzień w każdym ośrodku propagandowym LL każdy mógł nabyć świeży numer. Nieprawdaż, jakie proste?

Moc pozdrowień dla całej redakcji z przypomnieniem, aby stale pamiętała przy planowaniu numerów o pierwszym stopniu lotniczego wyszkolenia — o małym lotnictwie!

Obserwator

W pierwszych dniach lutego 1951 roku w Nowej Hucie zaczęły powstawać pierwsze koła LL. Dzięki wytężonej pracy organizatorów Liga Lotnicza rozwijała się szybko. 30 marca odbył się pierwszy walny zjazd Zarządu Oddziału Powiatowego. Zjazd ten, to owoc dwumiesięcznej pracy organizacyjnej i dowód zainteresowania społeczeństwa Nowej Huty naszą organizacją.

Po roku istnienia naszego Oddziału możemy poszczycić się wieloma osiągnięciami. Jednym z nich są stale przeprowadzane teoretyczne kursy spadochronowe I i II stopnia (nie jak to było podawane błędnie przez SiM, że I stopnia) i praktyczne I stopnia. Pomimo ciężkich warunków, kursy te przebiegały sprawnie. Praca organizacyjna i propagandowa była także postawiona na dobrym poziomie, o czym świadczy fakt, że we współzawodnictwie Okręgu Krakowskiego w ubiegłym roku Oddział nasz zajął czwarte miejsce. W tym współzawodnictwie wyprzedziliśmy Oddziały, które mają już poza sobą kilkuletnią pracę, doświadczenie i wyrobiony kolektyw.

W naszych szeregach wyrastali tacy ludzie jak kol. Władysław Hanus, skoczek spadochronowy i pilot silnikowy (obecnie jest w OSL), kol. Edmund Bilski, pilot silnikowy i skoczek spadochronowy (obecnie jest na kursie instruktorów silnikowych), kol. Jan Opiela, skoczek spadochronowy i pilot silnikowy (obecnie jest na kursie instruktorów szybowcowych) i szereg innych, którzy potrafili pogodzić naukę z pracą i wysiłkiem swym przyczynili się do rozwoju szeregów Ligi Lotniczej na terenie Nowej Huty.

Przystępując do organizowania Ligi Lotniczej w Nowej Hucie nie mieliśmy nic. Musieliśmy wszystko zdobywać: od ołówka do lokalu na pomieszczenia biurowe Oddziału. Słusznie w tym czasie pisało Echo Krakowskie o „Latającej Lidze" i „biurze w teczce". Jeszcze dziś są takie Oddziały, które po kilkuletnim istnieniu nie mają jeszcze własnej siedziby. Dla nas okres „latającej Ligi" minął już dawno. Mamy piękny, kilkuizbowy lokal, gdzie urządzone są biura, świetlica i modelarnia, której członkowie, pod kierownictwem młodego instruktora z ZO LL Kraków kol. Klimczyka, przygotowują się obecnie do zawodów okręgowych.

Jednym z poważniejszych naszych osiągnięć jest budowa wieży spadochronowej, dzięki której będziemy mogli rozpocząć szkolenie na szeroką skalę. Wieża ta zostanie w bieżącym roku oddana do użytku.

Wszystkie nasze sukcesy zawdzięczamy w dużej mierze pomocy KP PZPR i ZP ZMP oraz prasie zarówno miejscowej jak i lotniczej. Pragniemy również wyrazić wdzięczność SiM-owi, którego artykuły na tematy organizacyjne i propagandowe były przez nas dyskutowane i dawały nam niejednokrotnie cenne wskazówki w naszej pracy.

W chwili obecnej rozpoczęliśmy przygotowania do drugiego walnego zjazdu Zarządu Oddziału. W ten nowy rok działalności naszego Oddziału wchodzimy z pewnym dorobkiem. Drugi zjazd oceni naszą dotychczasową pracę i pozwoli na podniesienie jej poziomu.

Gdy dziś spojrzymy na dorobek naszej rocznej pracy, to pomimo wielu jeszcze braków jesteśmy dumni, że nie patrząc na olbrzymie trudności, jakie piętrzyły się przed nami, sprostaliśmy zadaniu. Jest to niewątpliwą zasługą młodzieży Nowej Huty zrzeszonej w szeregach Ligi Lotniczej, która swą aktywną pracą pomogła Zarządowi w pokonywaniu trudności.

tab.

NA ZACHODZIE — BEZ ZMIAN...

KRÓLEWSCY ZBRODNIARZE POWIETRZNI W AKCJI NA MALAJACH

Jak wynika z doniesień agencji Australian Associated Press, kolonizatorzy angielscy przygotowują się do użycia na szeroką skalę środków chemicznych w celu zniszczenia zasiewów w tych częściach półwyspu Malajskiego, gdzie działa malajska armia narodowo-wyzwoleńcza.

Agencja powołując się na jeden z dzienników angielskich ukazujących się w Singapurze pisze, że samoloty brytyjskie będą rozpylać z niewielkiej wysokości środki chemiczne, niszczące zasiewy. Środki te były już stosowane do zniszczenia zasiewów w rejonie Belum, w północnym Peraku, skąd ewakuowano ludność cywilną.

Jak wynika z tych doniesień prasowych, kolonizatorzy brytyiscy stają się godnymi uczniami swych amerykańskich kolegów. Gangsterskie metody, którymi posługują się uskrzydleni mordercy siejąc zarazę w Korei, znalazły również uznanie u Anglików spotykających się z niemniejszymi trudnościami w ujarzmieniu ludów Malajów, aniżeli ich godni kompani na półwyspie koreańskim. Siewców dżumy i niszczycieli zasiewów spotka zasłużona kara!

R.

PILOCI BYŁEJ LUFTWAFFE DOSZKALAJĄ SIĘ W USA

Jak donosi agencja ADN, zastępca Wysokiego Komisarza USA w Niemczech Zachodnich — gen. Hays oświadczył, że grupa pilotów niemieckich udała się do USA, celem przeszkolenia się na typach maszyn używanych w lotnictwie amerykańskim. Grupa ta stanowić ma kadrę instruktorską i po powrocie do Niemiec ma zająć się szkoleniem pilotów i organizacją odradzającej się Luftwaffe.

Członkowie doborowych jednostek göringowskiej armady w ciągu siedmiu lat bezczynności wyszli zapewne z wprawy. Wizyta u zbrodniarzy amerykańskich pozwoli im niewątpliwie powrócić do znakomitej formy, tym bardziej, że obecni ich „mistrzowie" wypracowali na frontach Korei nowe metody, o których nawet nie śnił w najśmielszych swych marzeniach „świetlanej" pamięci Hitler...

(r)

GALLAND ORGANIZUJE „LOTNICTWO CYWILNE"

W początkach kwietnia powrócił z Argentyny do Niemiec zachodnich hitlerowski generał lotnictwa Galland. Galland został w grudniu 1942 roku jako inspektor lotnictwa myśliwskiego dekorowany najwyższym odznaczeniem hitlerowskim — żelaznym krzyżem z liśćmi dębowymi, mieczami i brylantem. Galland był jednym z ulubieńców Hitlera i w czasie wojny zrobił błyskawiczną karierę, zajmując poważne stanowisko w sztabie göringowskiej Luftwaffe.

Agencja France Presse donosi, że „powrót Gallanda nie ma żadnego znaczenia politycznego. Ma on się zająć organizacją niemieckiego lotnictwa cywilnego". Komentaż AFP można będzie uznać częściowo za słuszny, jeśli w skład organizowanego przez Gallanda „lotnictwa cywilnego" wchodzić będą „doborowe jednostki myśliwskie".

(r)

W SPRAWIE SZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO I-go STOPNIA

Sieć ośrodków spadochronowych przeznaczonych dla szkolenia skoczków 1-go stopnia dla celów popularyzacji sportu spadochronowego wśród najszerszych mas naszego społeczeństwa wzrasta w naszym kraju z każdym rokiem.

Do tej pory propaganda spadochroniarstwa i samo szkolenie do 1-go stopnia były skoncentrowane w dużych miastach, gdzie są czynne wieże spadochronowe. W zasadzie propagandą i szkoleniem zajmowały się Zarządy Okręgów LL. Zarządy Oddziałów i koła LL nie były zainteresowane tymi sprawami. Praktyka również wykazała, że większość naszych Zarządów Oddziałów jest jeszcze za mało żywotna aby mogła na tym odcinku prowadzić konkretną robotę. Za przykłady mogą tu posłużyć takie Zarządy Oddziałów jak w Łodzi, Pabianicach czy w Zgierzu, które stojąc przed zadaniem propagowania akcji przyjęć na szkolenie spadochronowe, nie potrafiły jej przeprowadzić w terenie i w związku z tym nie dostarczyły kandydatów. Przyczyną tego jest brak troski Zarządów Oddziałów o pracę kół LL, które często nie są w stanie zgłosić w przewidzianym czasie kandydatów. Dlatego też zapisy na szkolenie zostały przeprowadzone z opóźnieniem, w wyniku czego niejednokrotnie kursy nie mogły się odbyć ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne lub z powodu braku instruktora, który wyjechał na przeszkolenie, bo przecież wiadomo, że i on planuje swoją pracę.

Wynika z tego, że Zarządy Okręgów prowadziły propagandę akcji przyjęć i szkolenie w oderwaniu od najniższych komórek organizacyjnych— kół LL. A przecież dążymy do tego, aby na szkolenie dostawali się przede wszystkim członkowie Ligi Lotniczej.

Dlatego też trzeba w bieżącym roku dążyć do tego, aby sprawę przyjęć na szkolenie spadochronowe 1-go stopnia powierzyć oddziałom i kołom LL, nakładając na nie obowiązek zabezpieczenia tej akcji od strony propagandowej. Zarządy Okręgów powinny zobowiązać instruktorów spadochronowych do masowego szkolenia zgłoszonych przez Oddziały i koła kandydatów. W ten sposób zapewniona zostanie stała frekwencja i większa przepustowość kursów ujętych ogólnym planem szkolenia. Jeżeli w ten sposób zorganizujemy propagandę i właściwie pojmiemy akcję przyjęć, to szkolenie spadochronowe nabierze masowego rozmachu, a sport spadochronowy będzie szerzej popularyzowany.

Szkolenie spadochronowe 1-go stopnia daje już poważny zasób wiadomości teoretycznych oraz praktycznie zapoznaje ze skokami z wieży spodochronowej. Zarządy Okręgów muszą pamiętać o tym, że ich obowiązkiem jest przygotowanie młodzieży do dalszego szkolenia w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego LL.

Właściwie pojęte zasady szkolenia kadr w sporcie spadochronowym i zwiększające się zainteresowanie tym sportem, powinno także wpływać na ożywienie kół LL w zakładach pracy i szkołach.

Dobrze by również było, aby nasze Zarządy Oddziałów wzięły przykład z Oddziału LL w Stalowej Woli, który dzięki dobrej akcji propagandowej i pomocy Zarządu Okręgu buduje wieżę spadochronową ze składek społeczeństwa. Apel Stalowej Woli powinny podchwycić i inne Zarządy Oddziałów, aby przyczynić się do rozbudowy sieci wież spodochronowych, dając tym samym możliwości coraz bardziej masowego szkolenia młodzieży robotniczej i chłopstwa pracującego w sporcie spadochronowym.

Przemysław Piątkowski
Instruktor Spadochronowy

Z MOICH DOŚWIADCZEŃ SPADOCHRONOWYCH

Będąc na kursie spadochronowym, obserwowałem skoki kolegów, którzy zjechali się z całej Polski do CWSpad, aby pogłębić swoją wiedzę lotniczą a zarazem przerobić II-go stopień wyszkolenia spadochronowego. Zainteresowała mnie wówczas często zdarzająca się sytuacja podczas skoku, a raczej podczas otwarcia spadochronu. Nie zastanawiałem się, gdzie tkwi główna przyczyna, która powoduje nabicie guza na czole, czy też zadrapania twarzy.

Wiemy o tym, że niewłaściwa pozycja skaczącego, przy otwarciu spadochronu, powoduje wstrząs, ale to przecież nie jest główną przyczyną nabicia guza. Do rozwiązania tej zagadki pomogły mi — skoki nocne. Przy pierwszym nocnym skoku, główną uwagę zwróciłem na moment otwarcia spadochronu. Po skoku porównałem otwarcie spadochronu w nocy i w dzień. Doszedłem do wniosku, że wstrząs, który występuje przy otwarciu spadochronu, zależny jest od gęstości powietrza i od temperatury w danym dniu. Gdy gęstość powietrza będzie większa, to otwarcie spadochronu będzie szybsze, natomiast gdy otwarcie spadochronu nastąpi w prądach wstępujących, samo otwarcie będzie przyspieszone, a zarazem zwiększy się wstrząs.

Jeżeli byśmy otwierali spadochron w chmurach o zawartości silnych prądów wstępujących, doszłoby do tego, że wstrząs powiększyłby się nawet do 80%.

Jeszcze jednym czynnikiem od którego zależy otwarcie spadochronu, jest wiatr. Wstrząs będzie wówczas silniejszy o 4% od normalnego. Dla każdego będzie teraz zrozumiałe, dlaczego nasz kolega z kursu miał guza na czole. Dużą rolę podczas lotu na otwartym spadochronie odgrywają warunki atmosferyczne.

Zastanówmy się co może nam przyspieszyć lub opóźnić lądowanie. Podczas, gdy średnia szybkość opadania latem wynosi 5 m/sek, to zimą zmaleje ono od 5 do 10%. W tym wypadku, główną rolę odgrywa gęstość powietrza. Natomiast prądy wstępujące przedłużają czas lotu. Odwrotnie zachowują się prądy zstępujące; przyspieszają one szybkość opadania.

Podczas opadania na otwartym spadochronie często powstają wahania, spowodowane przez prądy wstępujące, które opanowały tylko częściowo spadochron. Wahania spadochronu są bardzo groźne dla skoczka podczas zetknięcia się z ziemią, bo siła, jaka występuje przy lądowaniu, powiększa się kilkakrotnie.

E. Chodkiewicz
Warszawa, Nowogrodzka 49

SZKOLENIE SĘDZIÓW SPORTOWYCH DLA LOTNICTWA

W trosce o jak największe umasowienie sportu lotniczego ukazało się rozporządzenie Wszechzwiązkowego Komitetu dla spraw Kultury Fizycznej i sportu przy Radzie Ministrów ZSRR w sprawie wymagań stawianych lotniczym sędziom sportowym, które podzieliło ich na różne kategorie w zależności od kwalifikacji, stwarzając równocześnie Centralne Kolegium Sędziowskie Sportu Lotniczego.

Niezależnie od mianowania prowadzi się intensywne szkolenie sędziów według specjalnie opracowanego programu.

Program ten przewiduje wyszkolenie ogólno-lotnicze obejmujące około dziesięć godzin wykładów oraz przygotowanie teoretyczno-praktyczne obejmujące około czternastu godzin zajęć.

Przeszkolony w ten sposób sędzia lotniczy posiada dostateczny zasób wiadomości teoretycznych i praktycznych z zakresu pełnienia obowiązków sędziowskich, aby mógł on we właściwy sposób otaczać opieką młodego zawodnika.

Pierwszy dział wyszkolenia obejmuje następujące tematy: zadania i rola organizacji wychowania fizycznego i organizacji sportowych DOSAAF w rozwoju masowego sportu lotniczego (pod kątem odznaki GTO), rola sędziego w wychowaniu radzieckiego sportowca, jednolita klasyfikacja sportowa.

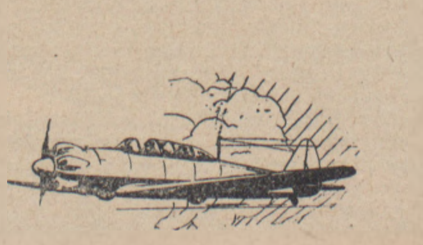
Dział drugi obejmuje: organizację zawodów lotniczych, programy i rodzaje zawodów, technikę obliczania osiągów sportowo - technicznych, sposób wypełniania dokumentacji zawodów, system obliczania i punktowania wyników zawodników.

Wreszcie jako uzupełnienie przewiduje się praktyczne zajęcia sędziów podczas treningów i zawodów wewnętrzno-klubowych, a na zakończenie — egzamin.

Tak przeszkolony sędzia potrafi wychowywać i wyrabiać u młodych sportowców lotniczych zdolności organizacyjne, poczucie koleżeństwa, wzajemne poszanowanie i nieugiętą wolę zwycięstwa.

Zarządzenie Komitetu Organizacyjnego DOSAAF weszło już w życie.

Z. K.





GLEB KOTIELNIKOW

KONSTRUKTOR NAJLEPSZYCH SPADOCHRONÓW

Jesienią 1912 r. angielskie czasopismo „Illustrated London News" zamieściło dużą ilustrację, przedstawiającą rozrywający się w powietrzu samolot i dwóch lotników opadających na spadochronach. „Nasza ilustracja może wydawać się fantazją" — pisało czasopismo, donosiło jednak równocześnie, że wynalazek spadochronu, ułożonego w pokrowcu otwieranym szarpnięciem za sznur pojawił się w Rosji i nie ma w tym nic fantastycznego. Była to mowa o pierwszym w świecie spadochronie lotniczym, który został zarejestrowany dnia 9 listopada 1911 r. przez rosyjskiego wynalazcę G. E. KOTIELNIKOWA.

W latach 1908 — 1912 dziesiątki konstruktorów zachodniej Europy bezskutecznie próbowało skonstruować dobry spadochron. Wszyscy oni dążyli do celu po fałszywej drodze, modernizując ówczesne ciężkie, niezgrabne spadochrony wątpliwej wartości. W przeciwieństwie do nich Kotielnikow kierował się zasadą: spadochron zawsze przy lotniku. Wychodząc z tego założenia, zastosował on do spadochronu lekkie szelki, ułożył go w plecowy tornister, rozdzielił linki na dwie ramieniowe wiązki, zastosował amortyzatory łagodzące szarpnięcie przy otwarciu się czaszy oraz zapinki pozwalające szybko oswobodzić się od spadochronu.

Konstruktorskie pomysły Kotielnikowa przetrwały do dziś dnia i są podstawą wszystkich dzisiejszych systemów spadochronu. W latach 1923 — 1924, udoskonalając swój wynalazek, Kotielnikow zamienił metalowy tornister na miękką płócienną kopertę z wszytymi w jej klapy gumkami. W okresie po Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej społeczeństwo i rząd radziecki szeroko poparły Kotielnikowa i udzieliły mu wszechstronnej pomocy. W kraju szybko rozwinął się nowoczesny przemysł spadochronowy, produkujący znane na całym świecie ze swej jakości spadochrony. Spadochroniarstwo wkrótce stało się sportem masowym. Radzieccy sportowcy spadochronowi w niedługim czasie pobili prawie wszystkie rekordy światowe w tej dziedzinie.

„To, o czym przedtem mogłem tylko myśleć, teraz zobaczyłem własnymi oczami" — pisał Kotielnikow w roku 1943. Społeczeństwo radzieckie z dumą obchodziło 80-lecie urodzin G. Kotielnikowa i zarazem 40-lecie wynalezienia przez niego spadochronu lotniczego. W Leningradzie, w ścianę domu, w którym mieszkał Kotielnikow, została wmurowana tablica pamiątkowa, a wieś Saliuzy, gdzie 40 lat temu odbywały się pierwsze próby lotniczego spadochronu nazwana została: Kotielnikowo.

W. R.

MIĘDZYNARODOWE REKORDY RADZIECKICH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH W ROKU 1951

(c. d. z numeru 16 SiM-u)

Poniżej podajemy dalszy ciąg międzynarodowych rekordów lotniczych, ustalonych przez radzieckich sportowców w roku 1951 i zarejestrowanych przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI).

Jako rekordy międzynarodowe zarejestrowane zostały następujące osiągnięcia radzieckich sportowców lotniczych:

W dziedzinie szybownictwa

...Wyczyn pilota A. Miednikowa, który 24 czerwca 1951 r. na jednomiejscowym szybowcu A-9 konstrukcji Antonowa przeleciał trasę trójkątną o obwodzie 100 km z przeciętną szybkością 77,141 km/godz., bijąc poprzedni rekord szwajcarskiego szybownika Maurera.

*

...Wyczyn pilotki Anny Samosadowej, która 20 lipca 1951 r. na jednomiejscowym szybowcu A-9 dokonała przelotu docelowego długości 364,035 km, bijąc uprzedni rekord należący do szybowniczki radzieckiej E. Prochorowej.

W dziedzinie modelarstwa lotniczego

...Lot modelu szybowca typu „latające skrzydło", konstrukcji Borysa Muraszenko. Dnia 6 czerwca ub. r. model ten utrzymał się w powietrzu 1 godz. 16 min. 32 sek., przewyższając uprzedni rekord radzieckiego modelarza M. Kutsera o 58 min. 57 sek. Tego samego dnia model Muraszenki przeleciał po linii prostej 33 km 360 m, bijąc rekord międzynarodowy modelarza węgierskiego o 12 km 510 m.

*

...Lot modelu typu „latające skrzydło" z napędem silnikowym (silniczek spalinowy K-16), konstrukcji Mikołaja Trunczenkowa. Dnia 1 lipca ub. r. model ten przeleciał po linii prostej 33 km 669 m, co stanowi wynik o 11 km 584 m lepszy od poprzedniego rekordu międzynarodowego należącego również do modelarza radzieckiego E. Rakowa.

*

...Lot modelu typu „latające skrzydło" z silnikiem K-16, konstrukcji Leonida Lipińskiego. Dnia 20 lipca ub. r. model ten przeleciał w linii prostej 47 km 568 m, bijąc o 13 km 899 m rekord Trunczenkowa, który utrzymał się zaledwie kilka dni.

*

...Lot modelu wodnopłata z napędem gumowym, konstrukcji Ireny Czebanowej - Jegorowskiej. W dniu 21 lipca ub. r. model ten utrzymał się w powietrzu 1 godz. 13 min. 26 sek., poprawiając o 19 minut międzynarodowy rekord modelarza węgierskiego.

*

...Lot modelu konstrukcji Włodzimierza Pietuchowa, który w dniu 21 lipca ub. r. utrzymał się w powietrzu 5 godz. 10 min., bijąc absolutny rekord światowy długotrwałości lotu należący do radzieckiego modelarza L. Sekirina o 1 godz. 7 min. 30 sek.

*

...Lot modelu z napędem silnikowym (silnik K-16), konstrukcji Jerzego Lubuszkina. 22 lipca ub. r. model ten przeleciał w linii prostej 356 km 794 m, bijąc absolutny rekord światowy długości lotu, należący do S. Malika o 146 km 174 m.

*

...Lot modelu wodnopłata na uwięzi z silniczkiem o pojemności do 5 cm^3, konstrukcji Konstantego Siemionowa. Model ten lecąc po kręgu na dystansie 1000 m rozwinął szybkość 74,412 km/godz.

*

...Lot modelu wodnopłata typu „latające skrzydło" z napędem silnikowym, konstrukcji J. Iwanowa. W dniu 9 sierpnia ub. r. model ten utrzymał się w powietrzu 33 min. 5 sek., poprawiając rekord międzynarodowy E. Rakowa.

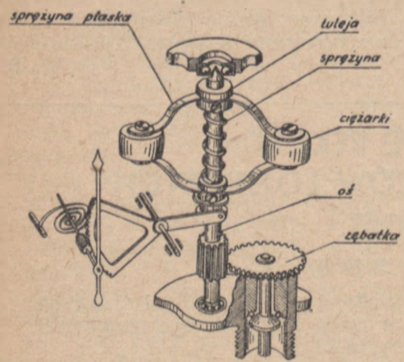
*

...Lot modelu typu „latające skrzydło" z napędem gumowym, konstrukcji Włodzimierza Kumanina. Model ten dnia 13 sierpnia ub. r. rozwinął na dystansie 50 m szybkość 43,931 km/godz.

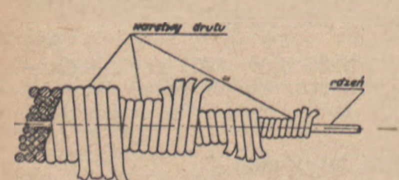
*

...Lot modelu wodnopłata z napędem silnikowym (silniczek K-16), konstrukcji Eugeniusza Kuczerowa. Model ten dnia 14 sierpnia ub. r. przeleciał 130 km 597 m, bijąc poprzedni rekord międzynarodowy radzieckiego modelarza P. Smirnowa. (c. d. n.)

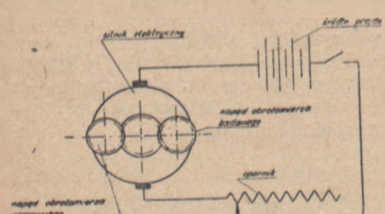
O B R O T O M I E R Z



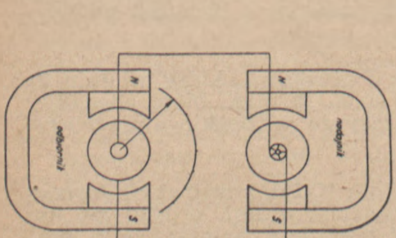
Rys. 1



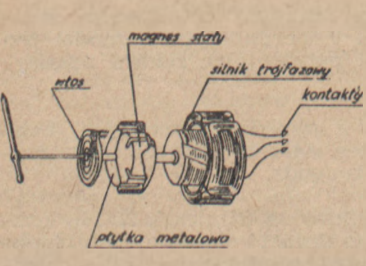
Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4



Rys. 5

Obrotomierz jest jednym z najważniejszych przyrządów kontrolujących pracę silnika lotniczego. Przyrząd pozwala eksploatować silnik w sposób najbardziej korzystny, zapewniający trwałość jego pracy. W czasie wykonywania zadań przez pilota szybkość lotu, a także osiągnięcie największej odległości zależne są od dobrania odpowiednich obrotów silnika.

Obrotomierze w zależności od sposobu pomiaru ilości obrotów dzielimy na mechaniczne i elektryczne. Najpierw omówimy obrotomierze mechaniczne.

Obrotomierze mechaniczne montuje się na samolotach lekkich, szkolnych, jednosilnikowych, w których tablica przyrządów pokładowych znajduje się w niewielkiej odległości od silnika. Przyrząd zbudowany jest na zasadzie działania siły odśrodkowej, powstającej na skutek obrotu ciężarków umieszczonych na osi. Na rys. 1 widzimy schemat obrotomierza mechanicznego.

Obroty wału korbowego są przenoszone przez wałek giętki na oś koła zębatego. Koło zębate wprawia w ruch obrotowy oś, na której umieszczone są dwie tuleje. Górną tuleję mocuje się na stałe, dolna natomiast osadzona jest swobodnie. W wyniku działania sprężyny dolna tuleja zajmuje dolne skrajne położenie. Na dolnej tulei umocowane jest także cięgno sektora zębatego, który poprzez zębnik uruchamia wskazówkę przyrządu. Na obu tych tulejach osadzone są dwie pary sprężyn płaskich, a na ich końcach umocowane są dwa ciężarki. W czasie ruchu obrotowego osi, ciężarki na skutek działania siły odśrodkowej oddalają się od osi przesuwając do góry dolną, osadzoną luźno, tuleję. Tuleja ściska sprężynę. Ruch tulei trwa do chwili zrównoważenia działania siły odśrodkowej przez naprężenia wywołane zgnieceniem sprężyny. Jednocześnie tuleja dolna, przesuwając się do góry, pociąga za sobą cięgno sektora zębatego powodując ruch wskazówki.

W miarę jak wzrastają obroty silnika, ciężarki oddalając się bardziej od osi powodują większe wychylenie wskazówki. Tarczę przyrządu skalujemy w ilości obrotów na minutę. Włos, który widzimy na rysunku, służy do usunięcia wszystkich luzów przyrządu.

Z ciekawszych elementów tego przyrządu należy wymienić niespotykane w omówionych poprzednio przyrządach łożyska kulkowe oraz wałek giętki, przy pomocy którego przenosimy ruch obrotowy wału korbowodowego na oś z ciężarkami.

Wałek giętki składa się ze stalowego rdzenia oraz z szeregu przeciwnie do siebie nawiniętych warstw drutu stalowego. (Rys. 2)

Po nawinięciu wałek poddaje się specjalnej obróbce termicznej i mechanicznej, dzięki której uzyskuje on elastyczność. W czasie montażu powinniśmy pamiętać o tym, że kierunek przenoszonego momentu musi być zgodny z kierunkiem nawinięcia zewnętrznej warstwy drutu.

Obrotomierze mechaniczne skaluje się i sprawdza na specjalnych stanowiskach. Na rys. 3 widzimy schemat stanowiska do badania obrotomierzy. Silnik elektryczny napędza poprzez przekładnię oś przyrządu, powodując wychylenie wskazówki. Przekładnia przenosi ruch obrotowy na przyrząd wzorcowy i badany, i przez porównanie tych dwóch obrotomierzy możemy określić, czy odchyłki wskazań przyrządu badanego mieszczą się w granicach błędów dopuszczalnych. Regulację obrotów silnika elektrycznego uzyskujemy włączając w obwód elektryczny opór z suwakiem.

W nowoczesnych samolotach wielosilnikowych, w których odległości silników od kabiny pilota są duże, prowadzenie wałków jest bardzo uciążliwe i tego rodzaju obrotomierze nie zdały egzaminu. Dlatego stosujemy tu obrotomierze elektryczne na prąd stały lub zmienny.

Obrotomierz na prąd stały składa się z nadajnika, wskaźnika i przewodów elektrycznych, łączących te dwa agregaty. Nadajnikiem jest prądnica prądu stałego, umieszczona na karterze silnika. Napędzana jest, poprzez krótki wałek giętki, wałkiem rozrządu, a więc jak widzimy obroty prądnicy zmieniają się wraz ze zmianą obrotów silnika. Napięcie jakie daje prądnica jest proporcjonalne do ilości obrotów. Aby zwiększyć czułość obrotomierza musimy zwiększyć napięcie, a co z tym się wiąże ilość obrotów prądnicy. Dlatego często prądnicę napędzamy nie bezpośrednio przez wałek rozrządu, a stosujemy tu dodatkową, przekładnię kilkakrotnie zwiększającą ilość obrotów prądnicy.

Wskaźnik, właściwy przyrząd, umieszczony jest na talicy przyrządów w kabinie pilota. Jest to po prostu woltomierz mierzący napięcie prądnicy, a wyskalowany jest nie w voltach, a w obrotach na minutę.

Na rys. 4 widzimy schemat elektrycznego obrotomierza na prąd stały.

Obrotomierze na prąd stały mają jednak poważne wady. Szczoteczki prądu stałego powodują iskrzenie, zakłócające normalną pracę pokładowej radiostacji. Poza tym szczoteczki ze względu na swe dość szybkie zużywanie się są bardzo kłopotliwe w eksploatacji. Z tych względów obrotomierze na prąd stały są wypierane przez obrotomierze na prąd zmienny.

Ostatnio w lotnictwie znalazły zastosowanie obrotomierze magnetyczne, które swą czułością na zmiany obrotów przewyższają obrotomierze elektryczne. Składają się one z prądnicy prądu zmiennego, napędzanej przez wał rozrządu, silniczka trójfalowego, umieszczonego w puszce przyrządu, na osi którego umieszczony jest wirujący magnes. Na skutek oddziaływania pola magnetycznego i prądów wirujących powstających w metalowej płytce, płytka ta zostaje pociągnięta w kierunku wirującego magnesu. Z płytką metalową związana jest wskazówka przyrządu oraz sprężyna włosowa. Gdy moment obrotowy płytki zrównoważony zostanie przez moment przeciwny jaki daje włos, położenie wskazówki ustali się w miejscu odpowiadającym danej liczbie obrotów silnika. Na rys. 5 widzimy schemat obrotomierza magnetycznego.

Aby umożliwić dokładny odczyt pomiaru ilości obrotów, obrotomierze magnetyczne są dwuwskazówkowe.

JAN SACHETTI

JAK ZORGANIZOWAĆ ZAWODY MODELARSKIE

Znajdujemy się w okresie przed zawodami modelarskimi, który zazwyczaj charakteryzuje się gorączkowymi przygotowaniami zarówno ze strony modelarzy jak i organizatorów. Przecież muszą odbyć się zawody powiatowe, okręgowe, no i ogólnokrajowe, na które to imprezy czekali cały rok młodzi entuzjaści lotnictwa.

Warto więc dzisiaj, gdy jeszcze trochę czasu pozostało, zastanowić się nad jednym z wielu poważnych zagadnień, z którym ma kłopot małe lotnictwo, a mianowicie nad organizacją zawodów.

Właściwa organizacja zawodów modelarskich, tak zresztą jak i wszystkich spotkań sportowych ma na celu stworzenie takich warunków uczestnikom, aby po zakończeniu danej imprezy z żalem wyjeżdżali do domów, aby z szacunkiem wspominali kierownictwo, aby długo, bardzo długo mówili o zawodach w domu, szkole, czy w pracy zawodowej. Stworzenie idealnych warunków dla modelarzy na zawodach zależy wyłącznie od organizatorów.

W poniższym, krótkim wprawdzie, artykule pragnę zapoznać organizatorów wspomnianych imprez z moimi spostrzeżeniami, uwagami i notatkami zebranymi przez kilkanaście lat pracy dla małego lotnictwa. Jeżeli notatki te oddadzą komuś usługę, cel ich będzie osiągnięty.

MIEJSCE ZAWODÓW

Zazwyczaj miejsce zawodów ogólnokrajowych ustalane jest przez nasze władze nadrzędne, nie ma więc potrzeby tutaj coś „doradzać", gdyż wybór lotniska jest solidnie dyskutowany. Warto natomiast zastanowić się, gdzie robić zawody okręgowe i powiatowe, aby cel sportowy i propagandowy został w zupełności osiągnięty. Mimo że najwygodniejszym miejscem wydaje się lotnisko miejscowego aeroklubu, jednak można korzystać i z innych miejsc, na przykład stadionów sportowych (dla modeli na uwięzi), boisk piłkarskich, czy dużych sal kinowych (mikromodeli). W każdym wypadku można służyć „złotą" radą. Na długo przed zawodami należy porozumieć się z odpowiednimi władzami (związkiem, klubem, Ligą itp.) i ustalić dokładny dzień zawodów. Praktyka uczy, że dużo niepowodzeń spowodowane było chaotycznych załatwianiem tak zwanych „formalności". Niestety nawet najbardziej małe na oko formalności trzeba załatwiać sumiennie i na wiele dni przed zawodami.

W wyborze miejsca zawodów trzeba kierować się oprócz strony propagandowej również możliwościami wyczynów sportowych. Dlatego najlepiej przed oficjalnym i urzędowym ogłoszeniem miejsca zawodów porozmawiać z modelarzami. Pomocy nie odmówią, a teren zostanie wybrany możliwie najlepszy w danej okolicy.

O KOMISJI ZAWODÓW

„— Na dwa dni przed zawodami bierze się kilku etatowych pracowników, kogoś w mundurze i kogoś z wyższego urzędu. Daje się „biedakom" sekundomierze i prosi się o honorowy udział w zawodach —".

Receptę taką można by dać tylko dla zrobienia dobrego humoru, ale nigdy w rzeczywistości. Wypadek taki nie powinien mieć miejsca. Mieliśmy setki przykładów jak pracowały wybrane „Jury" i ile cennych wyczynów przepadło na skutek nieudolności sędziów. Niesłychanie doniosłą więc sprawą jest dobór komisji sędziowskiej.

Jedna prosta rada. Brać trzeba tylko ludzi z lotnictwa. Obeznanych i **przeegzaminowanych** nawet ze znajomości przepisów FAI i wewnętrznych. Ludzi, którzy wiedzą kiedy trzeba nacisnąć gałkę sekundomierza i odróżniających skrzydło latające od — śmigłowca (!)

Członkowie komisji sędziowskiej muszą być zawczasu poinstruowani o zakresie swojej pracy, tak aby na zawodach chronometrażysta nie przeszkadzał sekretarzowi i odwrotnie. Praktyka wykazała, że dobrze jest wyróżniać poszczególnych sędziów charakterystycznym kolorem opasek na rękawach. Daje to podwójną korzyść: zawodnicy będą wiedzieli do kogo się zwrócić o pomoc czy radę i sędziowie będą również wiedzieli czym się zajmuje każdy kolega. Różne kolory opasek czy znakowanie znakomicie ułatwiają pracę.

Nie należy żałować czasu na częste odprawy z komisją sędziowską przed, w czasie i po zawodach, na staranne protokółowanie danych cyfrowych i ogólnego przebiegu zawodów. Trzeba pamiętać, aby każda uwaga, prośba czy zażalenie zawodnika zostały rozpatrzone szybko i sprawiedliwie z orzeczeniem na piśmie.

Wyniki poszczególnych konkurencji muszą być szybko i dokładnie podawane zawodnikom, a wyniki całego dnia ogłaszane i wywieszane na widocznym miejscu.

Nie wolno „poganiać" zawodników jak to się wielokrotnie obserwowało — prędko, bo koniecznie do godziny tej i tej musimy zakończyć (!) — to psuje starty i nie wpływa korzystnie na jakość wyczynów. Należy tak obmyśleć harmonogram dnia, aby na wszystko znalazł się czas. Należy tak postępować, aby nie było na zawodach braku dyscypliny. Nie należy jednak nikogo popędzać!

Kierownictwo zawodów musi zawczasu pomyśleć o odpowiednim wyżywieniu zawodników. Posiłek ten w wypadku zawodów jednodniowych może być bardzo skromny, ale nawet najskromniejszy (choćby lemoniada na starcie), będzie wyrazem troski o zawodników. Gdyby ktoś mnie zapytał skąd na ten cel zdobyć fundusze, odpowiem bardzo krótko: zrezygnować z tego czy innego sztandaru, pucharu czy proporca, a zaoszczędzoną w ten sposób sumę przeznaczyć dla najmłodszych lotników. Myślę jednak, że zawsze fundusze muszą się znaleźć.

Niesłychanie doniosłą rolę na zawodach odgrywa kierownik. Człowiek ten musi być „duszą" imprezy. Jak Wszędobylski powinien znać wszystko i wszystkich. Nie wolno mu jednak zapominać o koleżeńskim stosunku do zawodników. Ludzie o skłonnościach do komenderowania raczej niech wyżywają się gdzie indziej, a nie w małym lotnictwie.

ORGANIZACJA STARTÓW

W zależności od ilości członków komisji sędziowskiej można przeprowadzać od razu 3—4 starty dla różnych kategorii modeli. Modele i zawodnicy muszą być oddzieleni od ciekawej publiczności trwałą „barykadą". Ale tylko podczas przygotowań i startów. Po startach każdy zawodnik powinien demonstrować publiczności swoją pracę.

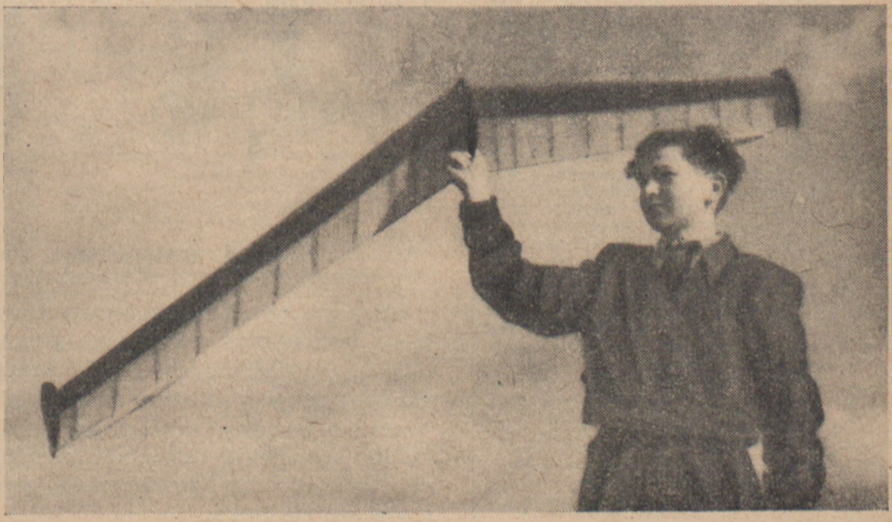
Porządkowi na polu startowym muszą dbać nie tylko o całość modeli, ale muszą umieć objaśniać zebranych widzów o wyczynach tych modeli.

Ważnym jest, aby na miejscu startów znajdowały się odpowiednie pomieszczenia dla zawodników i modeli. Mogą to być namioty czy po prostu osłony płócienne chroniące przed wiatrem, deszczem lub słońcem.

P. E.

Zimowe zawody przeprowadzone w wielu okręgach LL były doskonałym przygotowaniem do XVII Ogólnokrajowych. Poniżej kol. Kazimierczak ze Szczecina z szybowcem bezogonowym, który uzyskał czas lotu ponad 1 minutę na zawodach w Starogardzie.

Foto F. Pawłowicz



POZNAJEMY CZĘŚCI SILNIKÓW MODELARSKICH

W celu zaznajomienia modelarzy z budową silniczków małolitrażowych zamieszczamy opisy poszczególnych części silniczków z podaniem ogólnokonstrukcyjnych wskazówek.

Materiał do poniższego artykułu zaczerpnięto z radzieckiej pracy Filippyczewa: „Tłokowe silniczki do modeli latających". (Red.)

Cylinder.

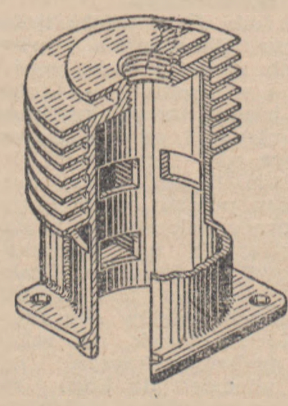
Wewnętrzna powierzchnia cylindra powinna być dokładnie obrobiona, by tłok mógł w nim lekko się poruszać. Spalanie mieszanki odbywa się w górnej części cylindra. Celem lepszego odprowadzenia ciepła cylinder zaopatruje się w żebra, zwiększając powierzchnię chłodzoną powietrzem. Dla rozdzielania gazów w ściankach cylindra znajdują się szczeliny (okienka), przez które następuje wlot mieszanki, wydech spalin i przedmuchanie.

Ustalono, że najlepszy jest cylinder wytoczony z jednego kawałka stali wraz z żebrami, głowicą i kołnierzem. Kanał przepustowy przyspawa się srebrem lub miedzią, co gwarantuje całkowitą jego szczelność.

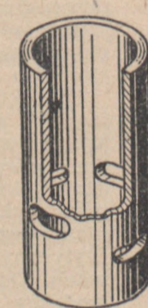
W pewnych wypadkach, dla zaoszczędzenia metalu i czasu obróbki, wykonuje się nie cylinder lecz gilzę. Gilza, w porównaniu z cylindrem, posiada następujące zalety: 1. można ją wykonać z bardziej cienkiego kawałka stali; 2. na obróbkę gilzy potrzeba mniej czasu; 3. przed dotarciem wewnętrznej powierzchni można rozwiercić gilzę wykończeniowym rozwiertakiem, co skróci czas docierania względnie szlifowania; 4. zbędne jest frezowanie kołnierza i wiercenie w nim otworów; 5. nie ma przyspawanego kanału przepustowego, który wykonuje się w ściance karteru.

Gilza posiada następujące braki: 1. zwiększa ogólny ciężar silnika, 2. wyłania się konieczność dokładnego dopasowania zewnętrznej powierzchni gilzy do wewnętrznej powierzchni górnej części karteru, 3. powstaje trudność w hermetycznym złączeniu głowicy z gilzą. (cdn)

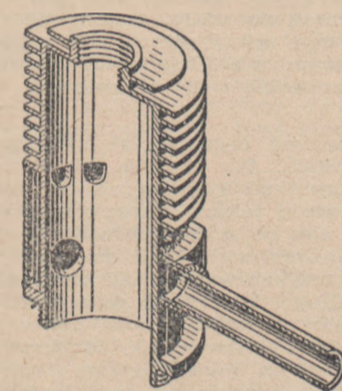
Rys. 1



Rys. 2



Rys. 3



Rys. 1. Cylinder silnika „Trzmiel"

Wykonany jest z jednego kawałka stali łącznie z żebrami, kołnierzem i dnem. Kanał wydmuchowy przyspawany jest na miedź. Cylinder przymocowuje się przy pomocy kwadratowego kołnierza z czterema otworami.

Rys. 2. Gilza cylindra silnika F-12.

Wykonana jest ze stali w kształcie rurki. Posiada dwa okienka: jedno wlotowe i jedno wydechowe. Cylinder nie posiada kanału przepustowego; funkcję jego spełnia karter.

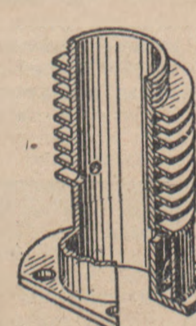
Rys. 3. Cylinder silnika AMM-5

W stosunku do cylindra podanego na rys. 1 różni się konstrukcyjnie tym, że zamiast śrub łączy się z karterem przy pomocy gwintu naciętego w jego dolnej części. Do korpusu cylindra, oprócz kanału przepustowego, przyspawana jest rurka paliwowa gaźnika.

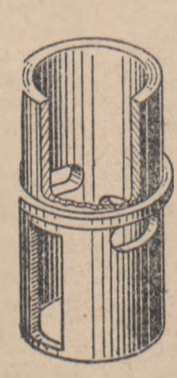
Rys. 4. Stalowy cylinder przelotowy silnika MK-02.

Kanał przepustowy przyspawany jest miedzią. Górna część cylindra posiada gwint, na który nakręca się duraliminiową głowicę, będącą oparciem dla przeciwtłoka.

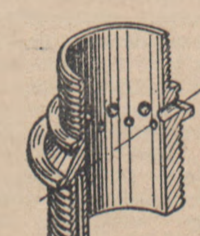
Rys. 4



Rys. 5



Rys. 6



Rys. 5. Żeliwna grubościenna gilza samozapłonowego silnika F-10

Gilza opiera się na karterze przy pomocy kołnierzyka położonego powyżej okienek wydechowych. Kanał przepustowy tworzy podłużne okienko gilzy i ściankę karteru; wewnętrzną ściankę kanału stanowi w momencie przedmuchiwania boczna powierzchnia poruszającego się tłoka.

Rys. 6. Cylinder silnika OK-20

Dolna część cylindra posiada grubą ściankę z zewnętrznym gwintem od dołu do kołnierzyka. W grubości ścianki jest przewierconych 12 kanałów przepustowych i 12 otworów wylotowych. Górna część cylindra posiada drobny gwint, na który nakręca się na gorąco duraluminiową głowicę. Wkręcając i wykręcając cylinder można regulować stopień sprężenia. W cylindrze tym brak jest przeciwtłoka.

WYSZKOLENIE LOTNICZE PIERWSZEGO STOPNIA

Wśród szeregu wydawnictw Ligi Lotniczej, które ukazały się ostatnio, wartościową pozycję zajmuje praca zbiorowa pt. „Wyszkolenie lotnicze pierwszego stopnia". Książeczka ta wyczerpująco omawia program z zakresu I-go stopnia wyszkolenia w modelarstwie lotniczym, podając całokształt podstawowych zagadnień z dziedziny lotnictwa, niezbędnych wiadomości dla młodego konstruktora lub młodzieży interesującej się zagadnieniami, na które nie zawsze mogą otrzymać odpowiedź wśród otoczenia w życiu codziennym.

Podręcznik ten opracowany został przez zespół autorów. Całość podzielono na siedem działów: Lotnictwo, modelarstwo, Liga Lotnicza; Latawce; Balony; Tajemnica lotu; Historyczny rozwój płatowca; Rodzaje, typy płatowców i ich przeznaczenie; Szybownictwo.

Materiał w poszczególnych działach został podany w przystępnej formie, zrozumiałej dla nowicjusza, wkraczającego w dziedzinę lotnictwa, jak np. dział „Tajemnica lotu", zapoznający czytelnika z najważniejszą dziedziną lotnictwa — „abecadłem" aerodynamiki.

Podręcznik ten odda również duże usługi instruktorom i modelarzom, służąc im materiałem do wykładów i pogadanek. Wszystkie działy zostały zaopatrzone w rysunki i zdjęcia, tak niezbędne w podręcznikach o elementarnym ujęciu. Szkoda tylko, że za mało zwraca uwagi Wydawnictwo Ligi Lotniczej na ramy dobrych podręczników — okładki!

Już nieraz na łamach prasy lotniczej czytaliśmy krytykę i wzmianki o pseudo-samolotach na banknotach, na pudełkach „Lotników" itp, gdzie obok znaczka Ligi Lotniczej, krzewiącej ideę lotnictwa, znajdujemy niepoprawnie „zaprojektowany" samolot... Bezwzględnie, że okładka nie ujmuje wartości treści książki, jednak należyta treść powinna znaleźć należytą oprawę.

F. Pawłowicz

krótki kurs aerodynamiki

2. Siła nośna i opór czołowy

Aerodynamika — nauka o prawach poruszania się ciał w powietrzu — mówi, że w zależności od położenia ciała opór zmienia się zarówno co do wielkości jak i kierunku.

Na rysunku 4 podano trzy położenia ciała w strumieniu powietrza. Strzałką zaznaczono wielkość i kierunek siły **P** w każdym przypadku.

Spoglądając na rysunek stwierdzimy, że w wypadku a) opór jest najmniejszy, bo siła arerodynamiczna jest równoległa do prędkości ruchu. W wypadku b) symetria została zakłócona i wartość oporu P zwiększyła się. Przy tym kierunek jej również uległ zmianie tworząc pewien kąt w kierunku prędkości ruchu. W położeniu c) kierunek siły P jest identyczny jak w wypadku a) z tą różnicą, że siła aerodynamiczna (oporu) jest o wiele większa — obrazuje to długość strzałki.

Niesymetryczność opływu danego ciała powoduje odchylenie siły P. Zjawisko to ma miejsce jednak nie tylko przy ciałach symetrycznych.

Jeżeli ciało niesymetryczne ustawimy tak jak podano to na rysunku 5, to siła P działać będzie równolegle do prędkości ruchu i będzie większa dla ciała o złych kształtach opływowych, a mniejsza dla kształtów zbliżonych do opływowych.

Jeżeli siłę P rozłożyć według prawideł geometrii na dwa kierunki, z których jeden będzie zgodny z kierunkiem ruchu, a drugi doń prostopadły, to otrzymamy dwie siły Pz i Px. Siłę Pz w tym wypadku nazwiemy siłą nośną, a siłę Px oporem czołowym rys. 7.

Możemy również wyrazić obie siły przy pomocy odpowiednich wzorów:

$$P_z = C_z \cdot \frac{\rho}{2} \cdot S \cdot V^2 \quad . \; . \; . \; . \; . \quad [2]$$

$$P_x = C_x \cdot \frac{\rho}{2} \cdot S \cdot V^2 \quad . \; . \; . \; . \; . \quad [3]$$

W obu wzorach symbole ρ, S i V znamy z poprzedniego wykładu jako symbole gęstości powietrza, powierzchni i prędkości. Cz jest współczynnikiem siły nośnej i wartość jego zależy od kształtu ciała, jego położenia i orientacji w stosunku do kierunku ruchu. Cx jest współczynnikiem oporu czołowego i wartość jego zależy również od kształtu i orientacji ciała w stosunku do kierunku ruchu.

Znając składowe wyporu i oporu możemy obliczyć wartość całej siły aerodynamicznej, działającej na ciało przy pomocy znanego ze szkolnej geometrii twierdzenia Pitagorasa według wzoru:

$$P^2 = P_z^{\,2} + P_x^{\,2} \text{ czyli } P = \sqrt{P_z^{\,2} + P_x^{\,2}}$$

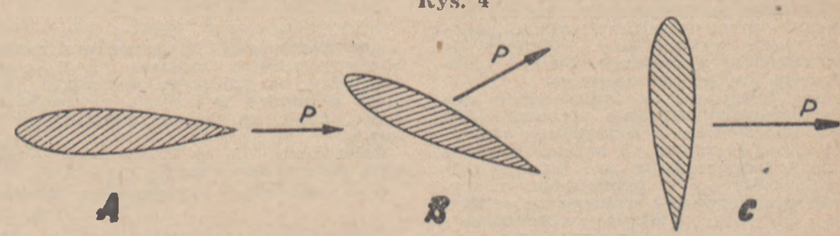
lub też można siłę P wyznaczyć graficznie rysując trójkąt prostokątny, którego jedna przyprostokątna równa się Pz, a drugi Px. Rysunek oczywiście musi być wykonany w pewnej obranej skali. Jak więc widać dla obliczenia wielkości oporu i wyporu musimy znać odpowiednie współczynniki Cz i Cx. Wszystkie inne czynniki są nam znane i nie powodują trudności w wykonaniu prostych działań.

Na zakończenie bieżącego, stosunkowo krótkiego odcinka, postarajmy się odpowiedzieć, nie posługując się przed chwilą przeczytanym tekstem, na następujące pytania:

1. w jaki sposób obliczamy całą siłę nośną?
2. jakie czynniki potrzebne są do obliczenia wielkości oporu czołowego?

PAWEŁ ELSZTEIN

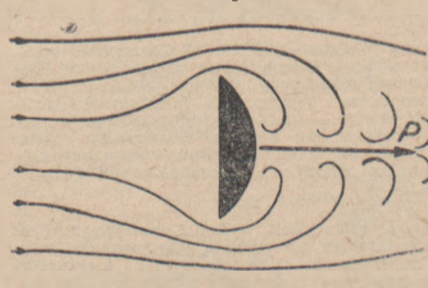
Rys. 4



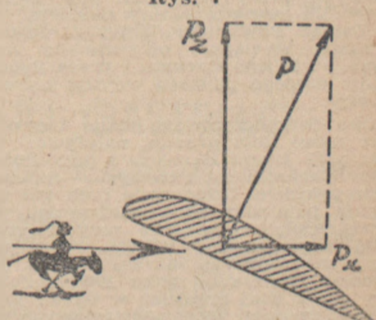
Rys. 5



Rys. 6



Rys. 7



MODELARZOM W ODPOWIEDZI

Kol. kol. **Henryk Zawadzki** z Gdyni, **Zdzisław Potoczny** z Wadowic, **Roman Wisłucki** z Gościeńczyc i **Marek Ciliński** z Warszawy prosili o plany silniczka samozapłonowego, — przypuszczamy, że po otrzymaniu SiM-u 14 i 15 jesteście zadowoleni!

Czesław Andrzejewski z Kcyni — przysłał list, w którym pisze: „plany modeli podawane w nr. nr. 7, 8 i 19 są dla nas nie bardzo zrozumiałe". Zgodzimy się z Wami Kolego, ale napiszcie konkretnie co było dla Was niezrozumiałe, a chętnie wyjaśnimy.

Andrzeja Rybarczyka z Nowej Huty, prosimy o nadesłanie rysunków nowego silniczka odrzutowego, który według słów konstruktora ma przynieść poważne ulepszenie. Rysunki ocenimy i może nawet opublikujemy.

Władysława Moskala z Gubina zawiadamiamy, że ostatnio ukazała się książka p.t. „Budowa silniczka samozapłonowego" w opracowaniu A. Kurowskiego. Zaznaczamy jednak, że nie pośredniczymy w sprzedaży książek. Zwróćcie się do najbliższej księgarni „Domu Książki".

Piotr Krasnodębski z Brwinowa chciałby otrzymać plany wykonawcze szybowca Jerzego Sokołowa. Niestety, Kolego, gotowych planów nie mamy. Proponujemy powiększenie planu tego modelu z SiM-u nr. 43 (279) z roku 1951. Nie sądzimy, aby Wam to sprawiło trudności.

Dr Władysław Kuczyński z Wałbrzycha zapytuje, w jaki sposób odbywa się zapłon silnika odrzutowego radzieckiej konstrukcji (B-10). Silnik B-10 żadnych urządzeń elektrycznych zapłonowych nie posiada. Zapala się go w prosty sposób; przytykając zapaloną zapałkę do otworu rury. Zresztą opis obsługi silniczka podano w numerze 46 SiM-u z roku ubiegłego. Serdeczne pozdrowienia.

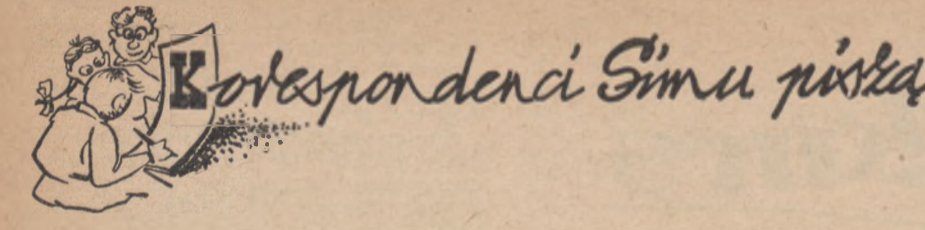
Romana Szybiaka z Katowic — zawiadamiamy, że należność za artykuł zamieszczony w 4 numerze naszego pisma z roku bieżącego została przesłana pocztą. Prosimy o potwierdzenie odbioru. Na zapowiedziany artykuł czekamy!

Zenon Szczurowski z Warszawy musi niestety otrzymać odpowiedź przeczącą. Planów modeli w skali 1:1 nie mamy na składzie. Wpadnijcie, Kolego, do ośrodka propagandowego w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 77, napewno coś znajdziecie odpowiedniego. Tę samą radę możemy dać dla **Romana Ziółko** ze Staszowa, z tą różnicą, że do ośrodka może wysłać list z prośbą o nadesłanie potrzebnych planów.

Zdzisław Śladowski z Elbląga. Pisze krótko i treściwie: „Zbudowałem silniczek odrzutowy o ciężarze pół kilograma, doradźcie jaki dobrać doń model — dowidzenia". Prosimy o „trochę" więcej informacji, bo chyba nie byłoby Wam, Kolego, przyjemnie po otrzymaniu naszej telegraficznej odpowiedzi np. tej treści: „1 600 mm na 800 m stop na 120 mm stop i cześć".

Bogdan Janiak z Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych — zawiadamia nas, że w świetlicy od dłuższego czasu nie ma lotniczych czasopism SiM-u i SP. Dziękujemy za informacje. Może po jej przeczytaniu Koledzy Wasi, zajmujący się dostarczaniem prasy lotniczej do świetlicy sprawniej przeprowadzą kolportaż. Nie do pomyślenia jest bowiem aby w TSWL brakowało choć jednego numeru SiM-u.

(p.p.)



DOBRZE I PRZED TERMINEM

Koła Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej w Stalowej Woli zobowiązały się 20 dni przed terminem zakończyć wybory nowych zarządów na swoim terenie.

Z chwilą otrzymania instrukcji wyborczej, natychmiast przystąpiliśmy ze zdwojoną energią do pracy. W pierwszym rzędzie wszystkie koła w błyskawicznym tempie otrzymały instrukcje oraz dodatkowe wskazówki i wyjaśnienia odnośnie sprawnego przeprowadzenia walnych zebrań. Następnie opracowano kalendarzyk zebrań i wytypowano delegatów na poszczególne koła. Dzięki sprawnie przeprowadzonej akcji, zobowiązanie nasze wykonaliśmy. Wybory do Zarządu Oddziału planujemy również przeprowadzić 15 dni przed terminem.

Sprawne, terminowe i jednocześnie dobrze przygotowane zebranie wyborcze jest dowodem sprężystości i dyscypliny organizacyjnej danej jednostki. A zatem, rzucamy hasło: „Ani jednego Koła, ani jednego Oddziału LL, który by w przewidzianym terminie nie przeprowadził walnego zebrania!"

Władysław Kółeczko
Stalowa Wola

OSIĄGNIĘCIA I BOLĄCZKI LL W STAROGARDZIE

Na terenie Starogardu Gdańskiego istnieje 5 kół Ligi Lotniczej. Wiele jest młodzieży chętnej do pracy w tej organizacji, lecz nie ma się nią kto zająć. Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej nie tylko nie przejawia żadnej działalności, ale w ogóle od paru miesięcy nie istnieje — zniknął jak kamfora. Wszystkie koła LL zostały pozbawione opieki. Trwało to tak przez dłuższy czas. Dopiero członkowie Ligi Lotniczej przy Państwowym Technikum Przemysłu Skórzanego w Starogardzie, nie chcąc dopuścić do zupełnej martwoty w ligowej pracy, przedstawili sprawę w Zarządzie Okręgowym Ligi Lotniczej w Sopocie. W niedługim czasie przybył delegat z Okręgu do Stargardu i pobudził do pracy wszystkie koła istniejące na terenie powiatu. Mamy nadzieję, że nowy Zarząd Powiatowy, który niedługo wybierzemy, wyciągnie odpowiednie wnioski z „pracy" byłego Zarządu i praca ligowa na terenie naszego powiatu wejdzie na właściwe tory.

Mimo dotychczasowego stanu rzeczy, niektóre nasze koła pracują należycie. Są to koła: przy Domu Harcerza i przy Państwowym Technikum Przemysłu Skórzanego w Starogardzie. Członkowie tych kół współpracują pomiędzy sobą, otrzymując dobre wyniki. Ostatnio w kole przy Technikum został zorganizowany KWWL, który prowadzimy we własnym zakresie. Przy Domu Harcerza istnieje od roku 1949 modelarnia. Uczy się w niej młodzież w wieku 10 — 14 lat ze wszystkich szkół podstawowych w Starogardzie. Młodzież ta ma możność zapoznania się z budową modeli latających wszystkich typów. To jest jedyny ośrodek na terenie Starogardu Gdańskiego, który szkoli młodzież na przyszłych lotników.

Tadeusz Puzio
Starogard Gdański



...w Kamiennej Górze nie ma modelarni? Kierownik biura Oddziału mówi, że nie ma pieniędzy na założenie modelarni. A skąd mają pieniądze w innych, mniejszych miastach, gdzie są dobrze wyposażone modelarnie?

Członkowie LL w Kamiennej Górze czekają na rychłe otwarcie modelarni.

Aleksander Bambauer
Kamienna Góra

*

...w Górze Śląskiej nie ma koła Ligi Lotniczej? Miejscowy Zarząd ZMP nie pomaga młodzieży w założeniu koła LL, a zbywa ją tylko obietnicami.

Jerzy Turowicz
Góra Śląska

*

...Rada Zakładowa w Miejskim przedsiębiorstwie robót budowlanych w Elblągu nie interesuje się pracą zakładowego koła Ligi Lotniczej, które za jej przykładem zamarło w działalności?

*

...koło Ligi Lotniczej przy szkole podstawowej w Sulejewie nie ma dotąd lokalu, a instruktor przyjeżdża tam niepunktualnie? Z tego powodu praca w kole poważnie kuleje.

CZY WIECIE, ŻE...

...Okręg Wojewódzki LL w Szczecinie zorganizował dwa nowe kursy szkoleniowe dla miejscowej młodzieży? Pierwszy obejmuje program Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych, drugi — kurs spadochronowy. Uczestnicy kursów po zdaniu egzaminów będą mieli możność dalszego zdobywania wiedzy lotniczej w ośrodkach szkoleniowych LL.

*

...wśród szkolnych kół LL w Częstochowie wysuwa się na przodujące miejsce koło przy Technikum Hutniczym na Rakowie? Dzięki pracy zarządu koła i pomocy dyrekcji szkoły, przy Technikum otwarto świetlicę lotniczą.

LOTNICZE ZABAWKI DLA DZIECI

W Łomiankach pod Warszawą znajduje się w budowie kombinat zabawkowy, tj. zespół wytwórni wyrabiających różnego rodzaju zabawki. W chwili obecnej czynny jest zakład doświadczalny. Jeszcze w tym roku wybudowana będzie i uruchomiona fabryka zabawek z drzewa, następnie fabryka zabawek metalowych, w roku 1953 fabryka zabawek gumowych, a w ostatnim roku Planu Sześcioletniego ma powstać fabryka zabawek z masy plastycznej.

Zakład doświadczalny, o którym mówiliśmy wyżej, zajmuje się projektowaniem i wyrobem pierwowzorów zabawek według pomysłów fachowców z tej dziedziny, artystów, rzeźbiarzy, malarzy, a nawet lekarzy, dbających o prawidłowy rozwój dziecka.

Wykonano już ponad sto modeli, aby zapewnić dzieciom tanie, różnorodne i pożyteczne zabawki.

Z satysfakcją dowiadujemy się z prasy codziennej, że jeden z inżynierów opracowuje projekt modelu pasażerskiego samolotu odrzutowego, który ma być wykonany z metalu.

Niewątpliwie, wiele zabawek skieruje zainteresowania najmniejszych obywateli naszego kraju w kierunku wspaniałej dziedziny jaką jest lotnictwo.

Tylko jedno. Czy zabawka lotnicza, którą dostanie do rąk chłopiec lub dziewczynka, będzie miała rzeczywistą wartość z punktu widzenia lotnictwa? Czy przypadkiem samoloty, szybowce i spadochrony nie będą podobne do tych jakie obserwowaliśmy na dawnych dwudziestozłotówkach, na pudełkach z papierosami „Lotnik" i na makatach sprzedawanych dziś w Centralnym Domu Towarowym?

Wydaje się koniecznym, aby Liga Lotnicza udzieliła pomocy i rady pracownikom kombinatu zabawkarskiego, którym z całą pewnością zależy, by produkowane przez nich zabawki były pełnowartościowe pod każdym względem.

EFER.

POCZTA LOTNICZA

„Proszę Cię Redakcjo o podanie informacji, czy w Wojskowej Akademii Technicznej jest wydział lotniczy i jakie są warunki przyjęcia do tej uczelni" — pisze kol. **Stanisław Woźniak z Ożarowa k/Warszawy.** Oto odpowiedź:

WAT szkoli słuchaczy na inżynierów wojskowych różnych specjalności, a więc i inżynierów lotniczych. Na pierwszy rok studiów przyjmowani są kandydaci w wieku od 18—24 lat, którzy ukończyli szkołę średnią. Ubiegający się o przyjęcie do WAT winni złożyć w Szkolnych Komisjach Rekrutacyjnych lub w Komisjach przy WKR następujące dokumenty: podanie, osobiście wypełnioną ankietę personalną, własnoręcznie napisany życiorys, metrykę urodzenia, świadectwo dojrzałości, poświadczenie obywatelstwa i dwie fotografie (6x9).

Warunkiem przyjęcia do WAT jest zdanie egzaminu konkursowego, który obejmuje następujące przedmioty: naukę o Polsce Współczesnej (ustny i pisemny); matematykę (ustny i pisemny); fizykę (ustny i pisemny); chemię; język polski (ustny i pisemny). Znajomość tych przedmiotów wymagana jest w zakresie szkoły średniej. Słuchacze WAT otrzymują w czasie studiów pełne wyżywienie, umundurowanie, podręczniki, pomoce naukowe oraz uposażenie pieniężne, przewidziane zarządzeniami MON. Absolwenci Akademii po trzy i półrocznych studiach otrzymują dyplom inżyniera wojskowego. Najzdolniejsi spośród nich mogą kontynuować dalsze studia — do uzyskania dyplomu wojskowego inżyniera magistra.

Powyższą odpowiedź kierujemy również do kol. **Józefa Wronka z Tomaszowa Lubelskiego** i wszystkich innych, którzy chcieliby studiować w Wojskowej Akademii Technicznej. Na dalsze pytania kol. Wronka odpowiadamy: znajomość przedmiotów jak biologii i łaciny, które Waszym zdaniem „kujecie" niepotrzebnie, na pewno w przyszłości przyda się. „Kujcie" więc je dalej wytrwale. Skarżycie się, że „na terenie Tomaszowa nie ma modelarni, ani nawet koła LL, gdzie możnaby pracować nad pogłębianiem wiedzy lotniczej". Skarżenie i ubolewanie nad tym, że „nie ma", niewiele Wam pomoże. Trzeba natomiast wziąć się do roboty. Dlaczego dotychczas nie pomyśleliście o tym, aby w Waszej szkole zorganizować koło LL? Na pewno znalazłoby się więcej kolegów chętnych do pracy. Porozumcie się więc z dyrekcją szkoły w sprawie założenia koła. Jeśli uzyskacie zezwolenie, zwróćcie się do Okręgu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej (Lublin, ul. 1-go Maja 36) po instrukcję. Narzekanie Wasze wówczas się skończy — w Tomaszowie będzie koło LL, a w przyszłości może i modelarnia. A zatem — do pracy. Życzymy powodzenia.

„Pragnę w przyszłości studiować na Politechnice i zostać konstruktorem lotniczym. Nie wiem jednak, czy po ukończeniu 7 klas pójść do szkoły ogólnokształcącej, czy też do Technikum Mechaniczno-Lotniczego" — pisze kol. **Janusz Skowroński z Chodakowa k/Sochaczewa.** Podobnej treści listy otrzymaliśmy również od kol. kol. **Marka Grabowskiego z Ostrowca Kieleckiego i Adama Apiecionka ze Szczecinka.**

Na Politechnikę przyjmowani są kandydaci po ukończeniu 11 klas szkoły ogólnokształcącej lub z równorzędnym wykształceniem zawodowym. A więc wybór rodzaju szkoły zależy od Waszej decyzji.

„Gdzie znajduje się Technikum Mechaniczno-Lotnicze i jakie są warunki przyjęcia?" — pytają kol. kol. **Wiesław Radomski z Warszawy, Adam Radke z Raciborza, Zbigniew Adamek z Torunia, Bogusław Łuczak z Łęczycy, Irena Jeglińska z Koszalina, Andrzej Samoraj z Proszkowa, Czesław Galant, Grzegorz Taranek i Henryk Bednarek z Łęczycy, Lech Gradecki i Zdzisław Klimczak z Kutna** oraz **Wacław Kobyliński z Nowego Tomyśla.** Odpowiadamy Wam, że istnieją dwa Technika Mechaniczno-Lotnicze: w Warszawie (ul. Hoża 88) i w Bielsku. Po informacje w sprawie warunków przyjęcia radzimy zwrócić się (osobiście lub listownie) do dyrekcji jednej z tych szkół.

Kol. **Mikołaj Podłoszczyk z Lwówka Śląskiego.** Schematem radia, przy pomocy którego steruje się modele, redakcja nie dysponuje. Zamówione przez Was roczniki SiM-u wysłaliśmy. Przepraszamy za zwłokę.

(S. J.)



— Kto jest na „Musze“ 545?

— Paweł Malikiewicz, a bo co?

— Bo był na tej samej wysokości co i ja, więc chyba przywiezie drugą Złotą Odznakę.

Kończono właśnie przenoszenie szybowca na pas startów, gdy dyżurny obwieścił:

— „Sęp“, idzie od zachodu!

Na małej wysokości wracał z bocznym wiatrem rozłożysty „Sęp“. Bezpośrednio z prostej podszedł do lądowania i po chwili już siedział, drgając majestatycznie długimi skrzydłami.

Wacek Górski, który wysiadł z „Sępa“, miał mniej szczęścia od Janusza. Wydrapał się na 3.200 metrów i wyżej nie mógł ani rusz.

W czasie przenoszenia „Sępa“, do „Sohaja“ podkołował już samolot i Marek Roszkowski, na którego wypadała kolej lotu przypinał się pasami w kabinie.

— Powodzenia i Złotej Odznaki! — żegnały go życzliwe słowa kolegów.

— Zrobi się — odparł Marek nieco chełpliwie i zamknął limuzynę.

Ledwie odleciał samolot z „Sohajem“, już z drugiej strony podchodził do lądowania „Żuraw“.

Na dwumiejscowym „Żurawiu“ były Zocha z Ewą. Nie udało im się przekroczyć wysokości 3.000 metrów, były jednak uszczęśliwione przyjemnym lotem i doskonałym treningiem w czasie dwóch i pół godzin wyszukiwania wznoszeń falowych.

W pewnej chwili nadleciał drugi „Sęp“ i zaczął nad lotniskiem ostrożnie manewrować do lądowania.

— O patrzcie, patrzcie! — zawołał z przerażeniem Bolek Alkowiak i wszyscy podnieśli oczy na „Sępa“.

A od dzioba szybowca oderwało się coś błyszczącego, uderzyło w nasadę skrzydła i rozprysnęło się na drobne, połyskujące kawałki.

— Limuzynę zgubił! — wykrzyknął Tadek Puchała.

Tymczasem „Sęp“, po zgubieniu limuzyny odleciał na zwiększonej szybkości poza krawędź lotniska, ślizgnął się kilkakrotnie, wytracając energicznie wysokość i po chwili wylądował.

— Wyobraźcie sobie opowiadał zmartwiony Józef — że wkrótce po wyczepieniu się do lotu wolnego, dostałem się w jakiś potworny rotor. Moim „Sępem“ rzucało jak piłką. Byłem też pewno trochę za słabo przypasany i w jednym z gwałtowniejszych podrzutów wyrżnąłem głową w sklepienie limuzyny z taką siłą, że aż wyrwało klocek zatrzaskowy. Limuzynę zdążyłem uchwycić za lewy brzeg zanim mi ją zerwało, ale niestety prawą ręką. Zacząłem więc sterować lewą ręką i tak doleciałem do lotniska. Nie lądowałem jednak nigdy lewą ręką, więc nad lotniskiem chciałem przełożyć limuzynę. I właśnie w tym momencie gwałtowniejszy podmuch wyrwał mi ją z ręki. Resztę widzieliście — kończył ze smutkiem Józek. — Teraz „Sęp“ będzie unieruchomiony, a wy będziecie mieli o to do mnie słuszną pretensję.

— Nie martw się Józek — uspokoił go Janiak. — To samo mogło się zdarzyć każdemu. Turbulencja halniakowa to nie żarty. Poprosimy grzecznie naszych przyjaciół z warsztatów i na pewno dorobią limuzynę do „Sępa“. Ale my mamy nauczkę, że do lotu trzeba się przypasywać solidnie. Tymczasem odstawcie „Sępa“ i w ogóle hangarujcie już szybowce. Za półtorej godziny zmierzch.

Wylądował na „Musze“ Pawełek Malikiewicz, dając nowy powód do ogólnej radości. Jak przewidywał Janusz, Pawełek dopełnił tym lotem brakujący mu warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej.

Potem jeden za drugim nadlatywali inni.

— No i co, nie mówiłem? — Jeśli chłopcy w tych słabych stosunkowo warunkach falowych robią po trzy i pół tysiąca metrów przewyższenia, to przy rzetelnych warunkach falowych rekordy będą się sypały jak z rękawa. Zobaczysz, wspomnisz moje słowa...

— I w gazetach będą o obozie pisali — dokończył Janiak. Roześmieli się obaj.

Tymczasem wylądowały już wszystkie szybowce prócz „Sohaja“ z Markiem Roszkowskim. Kończono już hangarowanie, a „Sohaja“ wciąż jeszcze nie było widać.

— Cóż ten Roszkowski? Nie widzi, że dzień się kończy? Zegarka nie ma, czy co? Powiedziane było, że o trzeciej wszystkie szybowce lądują, to trzeba przestrzegać polecenia — gniewał się Bogdanowicz.

Wczesny jesienny zmierzch gęstniał szybko. Bogdanowicz polecił rozstawić latarnie do nocnego lądowania. Dyżurny startowy wystrzelił kilka czerwonych rakiet sygnalizacyjnych.

Nagle od budynku portowego dobiegło wołanie wartownika:

— Obywatel Janiak — do telefonu!

Janiak pobiegł do biura zawiadowcy i po kilku minutach wrócił z wiadomością:

— Roszkowski siedzi we wsi Zawady, o 16 kilometrów na północny-wschód od lotniska. Mówi, że wszedł w chmurę i dłuższy czas leciał bez widoczności ziemi. Kiedy odzyskał widzialność był już daleko i o powrocie pod wiatr nie było mowy.

— A jak z lądowiskiem? — spytał Bogdanowicz.

— Siedzi na jakiejś obszernej łące i prosi o samolot. Kazałem mu zabezpieczyć szybowiec na noc i czekać do jutra. A jutro z rana polecisz po niego i ściągniesz go powietrzem.

— No, to mamy już pełne podsumowanie dzisiejszych wyników. Dwie Złote Odznaki i jeden przelot za „chałupę“ — zaśmiał się Bogdanowicz. — A mówiłem, żebyście nie pozwolili się spychać wiatrowi. Gdy górą dmucha z szybkością 70 albo 80 km na godzinę, to jasne, że w locie ślepym nie spostrzeżesz się nawet, kiedy będziesz daleko za lotniskiem.

— No, nic — przerwał Janiak. — Najważniejsze, że siedzi cało i na dobrym lądowisku. Zwijajcie szybko ten nocny start, zamykajcie hangar i jedziemy do domu. Trzeba solidnie wypocząć, bo dzwoniłem niedawno na Śnieżkę i na jutro zapowiadają nam lepsze od dzisiejszych warunki. A wy, Józek i Janusz, macie od meteorologów serdeczne gratulacje za pierwsze na obozie wyczyny.

(13) (cdn.)

OPOWIEŚĆ O MIKOŁAJU GASTELLO

Tekst: Robert Stiller **(5)** **Rysunki: Jan Janusz Rocki**



Eskadra Mikołaja Gastello została odkomenderowana nad jezioro Chalchingoł. Tam, w rozpalonych piaskach pustyni Mongolskiej, radzieccy lotnicy walczyli ramię w ramię z ludową armią Mongolii, broniącą swego kraju przed japońską inwazją.

Ciężkie „TB-3“ mogły odbywać loty bojowe tylko nocą. Orientacja była utrudniona. Gastello prosił dowódcę brygady o pozwolenie odbycia lotu bojowego na szybkim bombowcu „SB“.

Po udanym bombardowaniu transportowców nieprzyjacielskich maszyna zawróciła do bazy. Japońskie myśliwce nie były groźne dla radzieckich lotników i maszyn. Za to silna i niebezpieczna była ich artyleria przeciwlotnicza.

W pewnej chwili samolotem coś wstrząsnęło. Z lewego silnika buchnął płomień. Japoński pocisk trafił w zbiornik z paliwem.

— Opuścić samolot! — zabrzmiało w szlemafonie. Maszyna nurkowała w dół.

Mikołaj kołysząc się na spadochronie zobaczył, jak płonący samolot runął na ziemię. Łzy zakręciły mu się w oczach. Tam, w fontannie ognia i dymu zginął pilot, który poświęcił się, by inni zdążyli wyskoczyć.

Ale nie było czasu na rozmyślania. Spadochron opuszczał się na tereny zajęte przez Japończyków. Mikołaj zawczasu odpiął kaburę pistoletu.

(d. c. n.)

Патриот Родины

Numer 26 (721) gazety DOSAAF „Patriot Rodiny" przynosi obok wiadomości z sesji Rady Najwyższej ZSRR artykuł redakcyjny pt.: „Propaganda umiejętności techniczno-lotniczych", w którym omówione są doświadczenia kilku komitetów rejonowych DOSAAF w zakresie masowej pracy propagandowej. Na 4 kolumnie zamieszczony jest reportaż o pracy jednego z aeroklubów pod tytułem „Aleksander Tiepłych — członek aeroklubu". Numer uzupełniają drobne wiadomości z życia ludzi radzieckiego lotnictwa.

(ww)



Organ bratysławskiego oddziału DOSLET-u „Letecke Noviny", przynosi w ostatnim numerze interesujący artykuł M. Stanka pt. „Skok w przód", w którym autor omawia doświadczenia jednego ze słowackich ośrodków szkoleniowych w zakresie szkolenia spadochronowego. Poza tym numer zawiera kolejny odcinek cyklu „Budowa samolotów" (o budowie skrzydeł), ciekawy przegląd paliw płynnych, stosowanych do rakiet oraz obszerny artykuł modelarski o wpływie turbulencji na płaty samolotu. Przyjemny wierszyk Ludo Novaka „Sen modelarza" i drobne wiadomości z życia DOSLET-u w Słowacji zamykają numer.

(w)

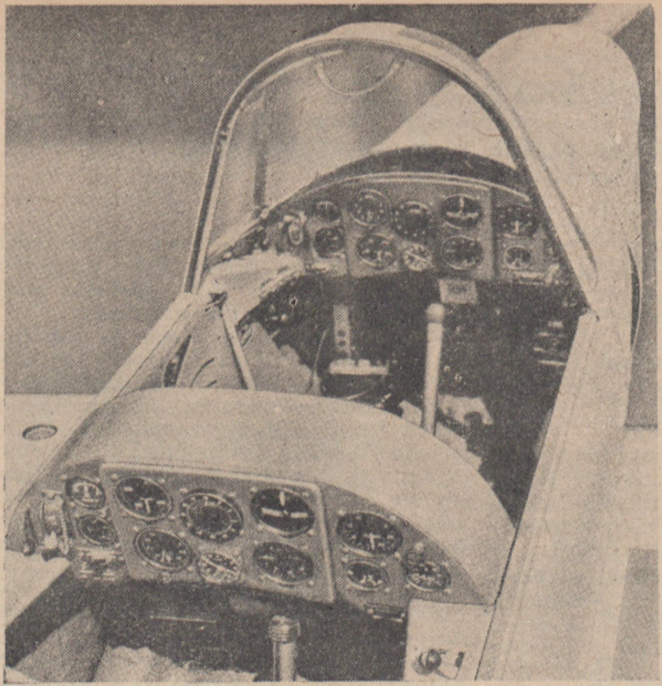
Co czytać?

M. Babikow — METEOROLOGIA LOTNICZA. Tłumaczył z rosyjskiego dr Leonard Bartnicki — MON. 202 str. ze 100 rysunkami i 7 tablicami w tekście + 3 załączniki.

Na półkach księgarskich ukazała się książka radzieckiego meteorologa M. Babikowa w tłumaczeniu dr L. Bartnickiego, szeroko omawiająca zagadnienia meteorologii lotniczej. Jest to książka, której głębsze zrozumienie niejednemu z młodych czytelników sprawi trudności, zmusi do dużego być może wysiłku umysłowego zanim treść jej zostanie „rozgryziona". Książka ta w dużym stopniu pomoże jednak przyszłym lotnikom podnieść swoje kwalifikacje w jednej z ważnych gałęzi wiedzy lotniczej, jaką jest meteorologia. Jak słusznie bowiem zauważono w poczcie lotniczej (nr 11 SiM-u z br.): „Sport lotniczy to nie zabawa w ciuciubabkę. To rzecz poważna, gdyż sprzętu lotniczego (a i życia ludzkiego również) nie możemy narażać na najmniejsze nawet uszkodzenie czy wreszcie zniszczenie", a warunek ten spełnią jedynie lotnicy o wysokim poziomie wyszkolenia fachowego.

Ze swej strony jeszcze raz zachęcamy Czytelników SiM-u, aby ta cenna pozycja literatury radzieckiej dotarła do ich rąk i umysłów dla pożytku własnego i lotnictwa Polski Ludowej.

W. P.



Zdjęcie z lewej przedstawia kabinę samolotu sportowego produkcji czechosłowackiej Zlin-26 „Trener". Samoloty te znajdują się w użytku w naszych areoklubach i ośrodkach LL.

W NASTĘPNYM NUMERZE ZNAJDĄ CZYTELNICY:

Zwycięstwo nad burzą!
Pomagamy KWWL-om
Zdjęcia taksówki powietrznej
Kridla Vlasti
Nowe pomoce dla modelarzy

ROZWIĄZANIE UKŁADANKI LOTNICZEJ

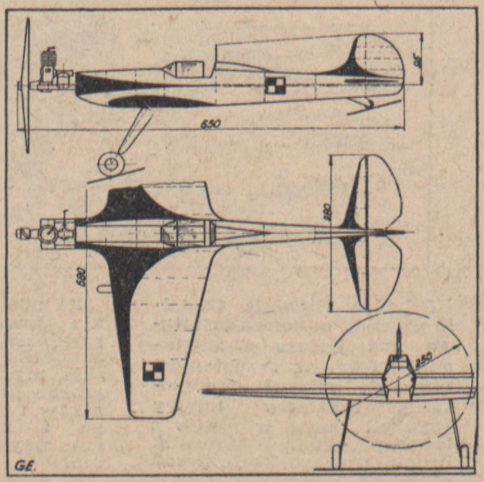
Podajemy rozwiązanie układanki lotniczej, zamieszczonej w 12 numerze SiM-u. Do załączonej figury należało wpisać pionowo 15 następujących wyrazów: 1. konspekty, 2. Szpak, 3. człowieka, 4. Kożedub, 5. kółka, 6. kursant, 7. lotka, 8. kominek — wspak, 9. torba, 10. plecowy, 11. sezon, 12. pętelka, 13. desantowy, 14. skoki, 15. pokrowiec. Rząd poziomy, zaznaczony krzyżykami, daje rozwiązanie — imię i nazwisko radzieckiego instruktora sportu spadochronowego: **Paweł Storczenko.**

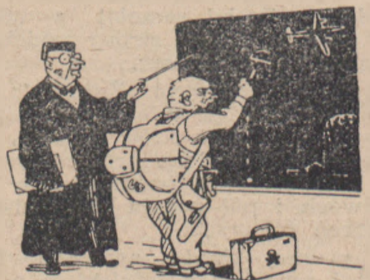
Nagrody książkowe za prawidłowe rozwiązanie układanki wylosowali: **Jan Gajewski z Łodzi, Edmund Kraśniewski z Warszawy i Stanisław Wilczak z Gdańska.**

SILNIKOWY MODEL AKROBACYJNY

na uwięzi „S.J. — Lubomira", konstr. Józef Skupin z Tarnowskich Gór.

Dane modelu: rozpiętość 680 mm, długość 650 mm, rozpiętość statecznika oraz steru wysokości 280 mm, wysokość statecznika oraz steru kierunkowego 95 mm, silnik krajowy „SiM-2b". Do budowy użyto wyłącznie materiału krajowego. Model odznacza się bardzo wielką zwrotnością; brał kilkakrotnie udział w pokazach modeli latających w Tarnowskich Górach, gdzie wykonał pętlę i lot na plecach.





Z prasy: na uniwersytetach lotniczych w USA szkoli się szpiegów i dywersantów.

— Dobrze, my boy, jesteś pojętnym uczniem!

UWAGA CZYTELNICY

Administracja Czasopism Lotniczych zawiadamia Czytelników, że reklamacje w sprawie dotychczas nie zrealizowanych wpłat na konto PKO I-15678 i 15679 należy kierować na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH", Warszawa, ul. Srebrna 12.

Administracja Czasopism Lotniczych prosi tych Czytelników, którzy wpłacili: na konto PKO I — 19795/113 — Zarząd Główny Ligi Lotniczej oraz przekazami pocztowymi należność za roczniki SiM-u i „Skrzydlatej" z lat ubiegłych i dotychczas ich nie otrzymali — o natychmiastowe złożenie reklamacji na adres: Redakcja Czasopism Lotniczych, Warszawa, ul. Ogrodowa 65.

Nasza okładka:

Młodzież lotnicza Polski Ludowej z radością wita Święto 1 Maja.

Foto: LL — Koszewski

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ — **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20 półrocznie zł 11,90, rocznie zł 28,80. Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: PPK „Ruch" Warszawa Plac Trzech Krzyży 16a

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąc następny i dalsze.

Adres redakcji: Warszawa ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62198; 73601; 87665. Wewnętrzny 8 lub 10.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 1058. 3-B-16717